Loco revue

N° 279
décembre 1967

Spécial NOËL, 76 pages et de la couleur !

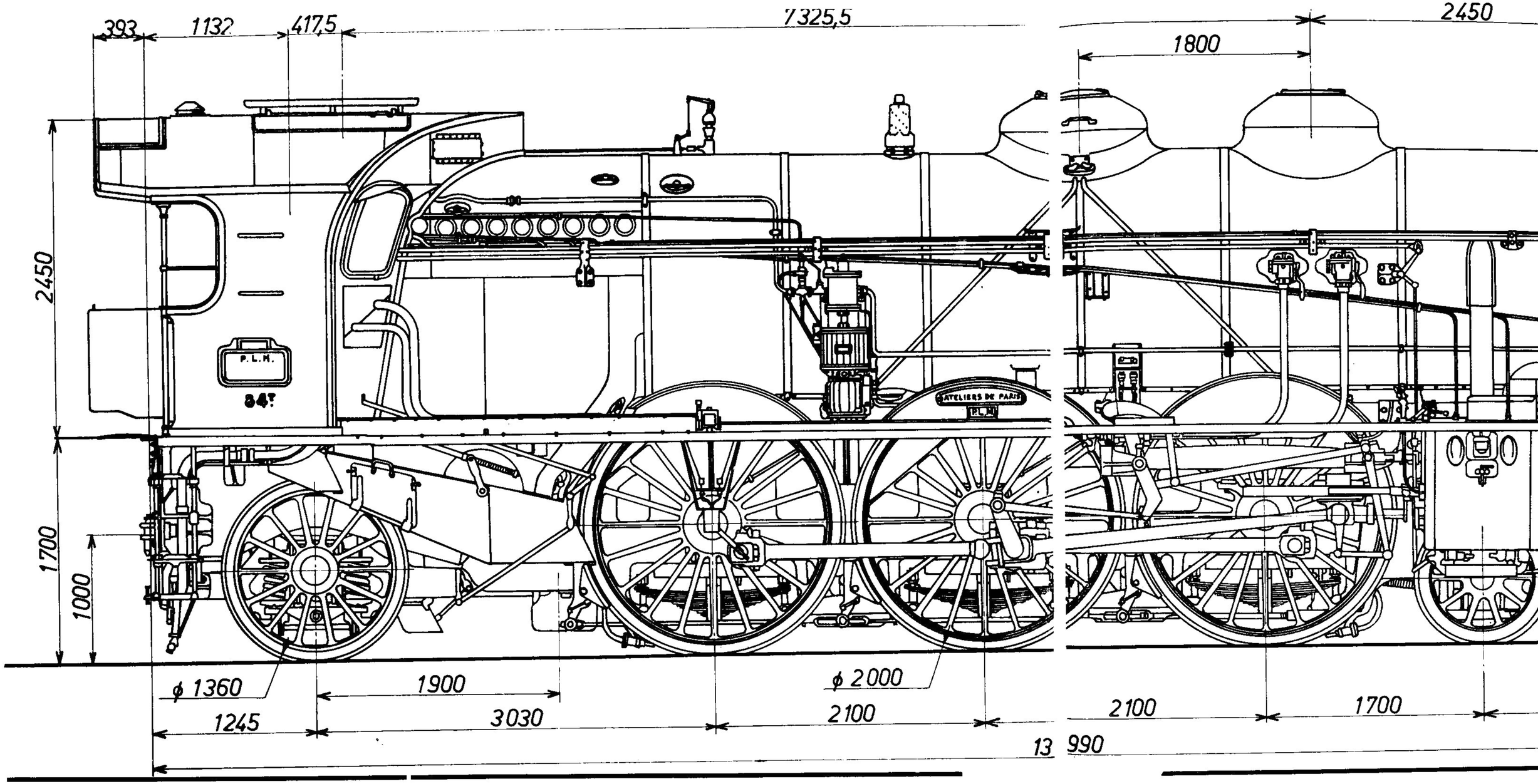
La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer

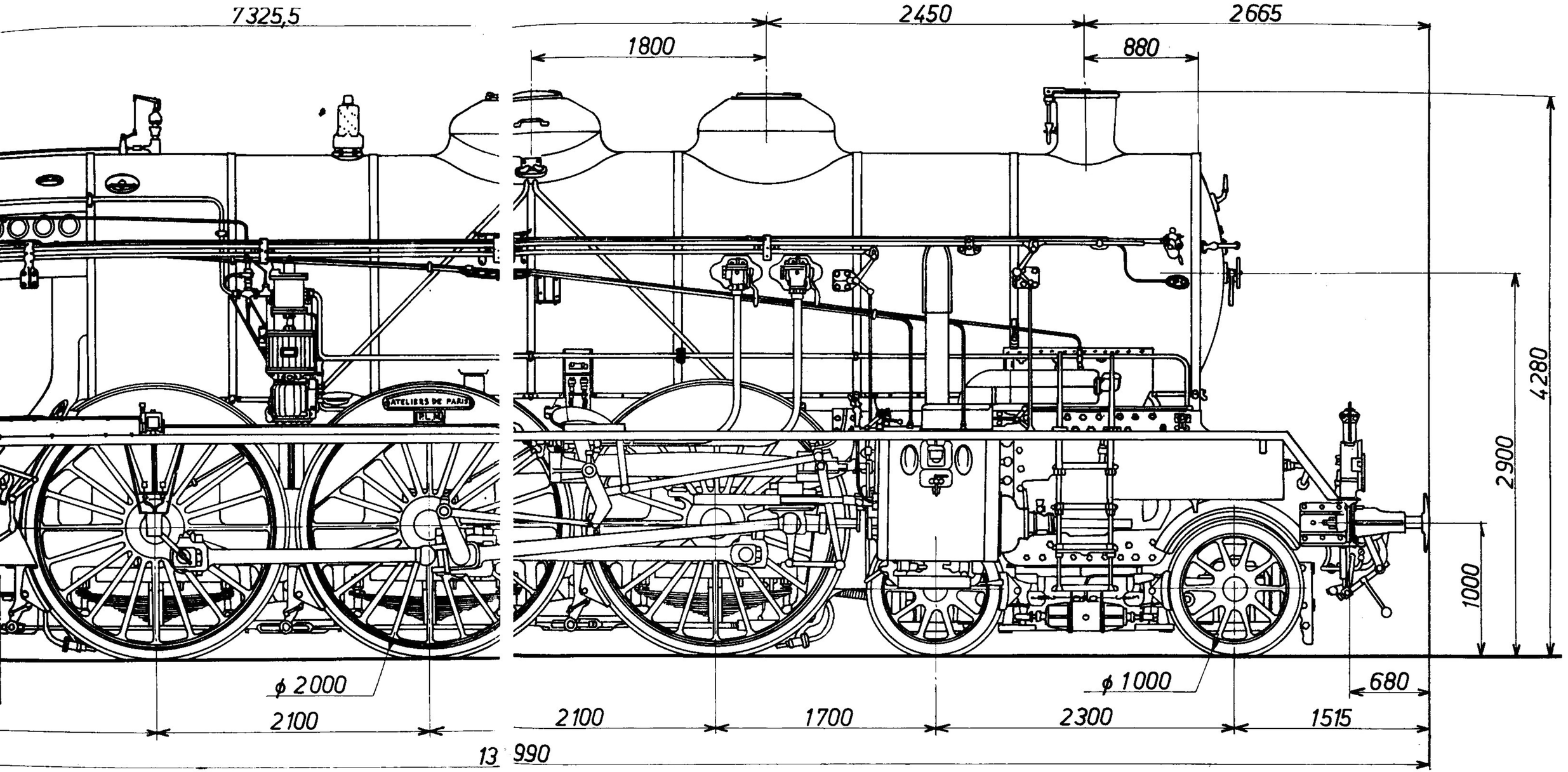
Loco-Revue N° 279 - Décembre 1967 - Volume XXVI

CHUTZENBAHN - CIWL EN HO - DETECTEUR HB - REFERENDUM

Prix en FRANCE 6,00 F
à l'Etranger 6,50 F

Sommaire complet page 537


393
1132
417,5
7325,5
2450
1800
2450
1700
1000
P.L.M.
84T
ATELIERS DE PARIS
P.L.M.
ϕ 1360
1900
ϕ 2000
1245
3030
2100
2100
1700
13 990


7325,5
2450
2665
1800
880
4280
2900
1000
ATELIERS DE PARIS
ϕ 2000
ϕ 1000
680
2100
2100
1700
2300
1515
13 990

Le Diplocodus en position travail en gare de Thionville

Cliché BLASCHECK
(concours photographique Loco-Revue 1964).

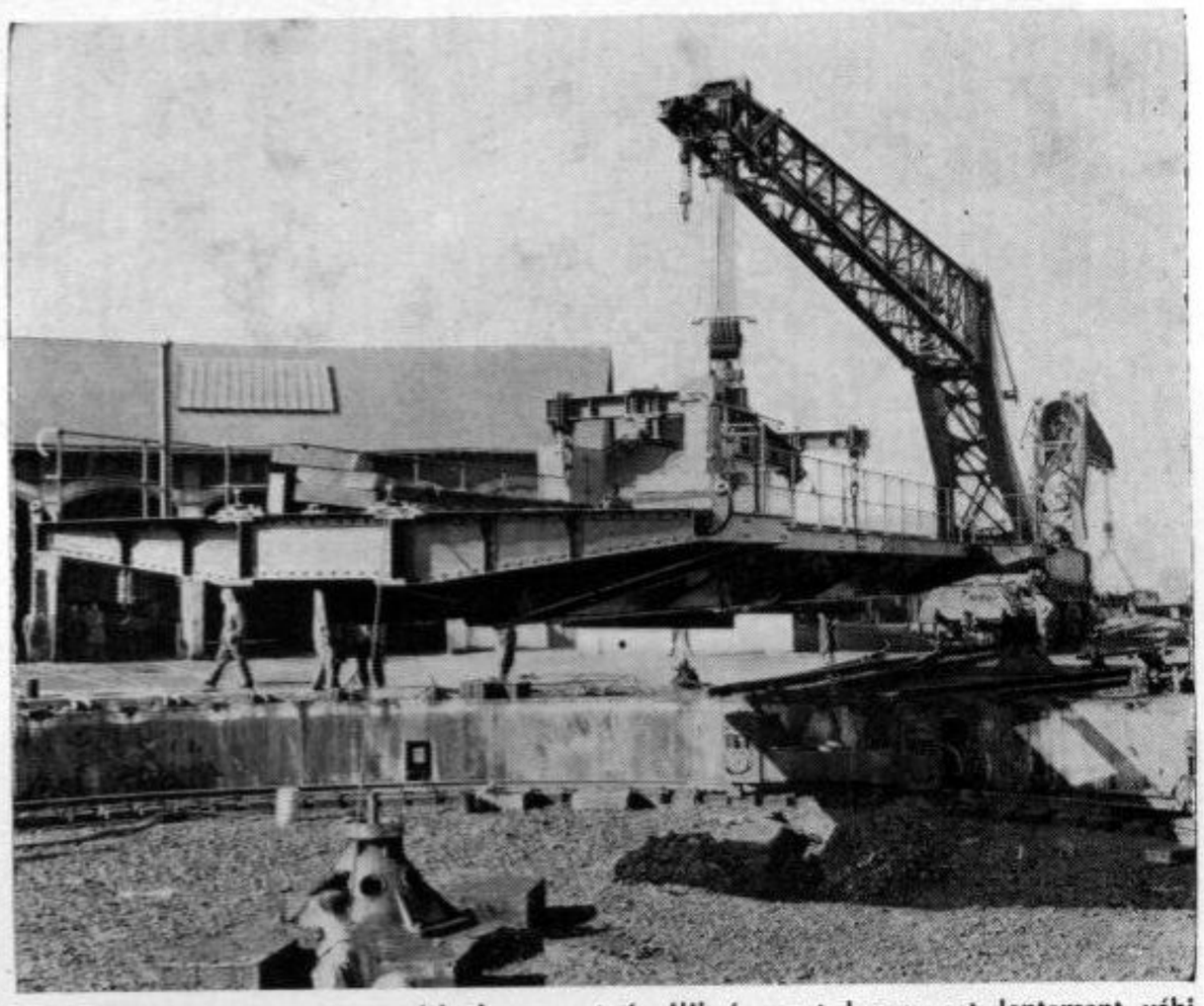
Le "Diplodocus" en action à Auray

Ce jour-là de la mi-octobre, grande animation au dépôt d'Auray. Le pont tournant était arrivé à un état de vétusté tel qu'il n'offrait plus une sécurité suffisante et devait être remplacé. Pour cette opération, l'engin poseur de travées du 5e régiment du Génie ou plus familièrement le "Diplodocus", avait été déplacé et sa masse imposante (70 m de longueur sur 10 m de hauteur) modifiait quelque peu la physionomie habituelle du dépôt.

Ce déplacement exceptionnel ne fut pas sans nous surprendre, la SNCF possède bien des grues capables d'enlever les 45 tonnes du pont et même davantage... mais c'était là sans doute une bonne occasion de faire travailler le mastodonte et entraîner davantage ses officiers servants à son maniement, aussi nous sommes-nous tout simplement réjouis de cette occasion qui nous était donnée de faire connaissance avec un engin du rail particulièrement spectaculaire.

Voici les caractéristiques de cet engin unique en Europe.

En position de route, le "Diplodocus" constitue une rame indivisible de 5 wagons de près de 88 m de lon-

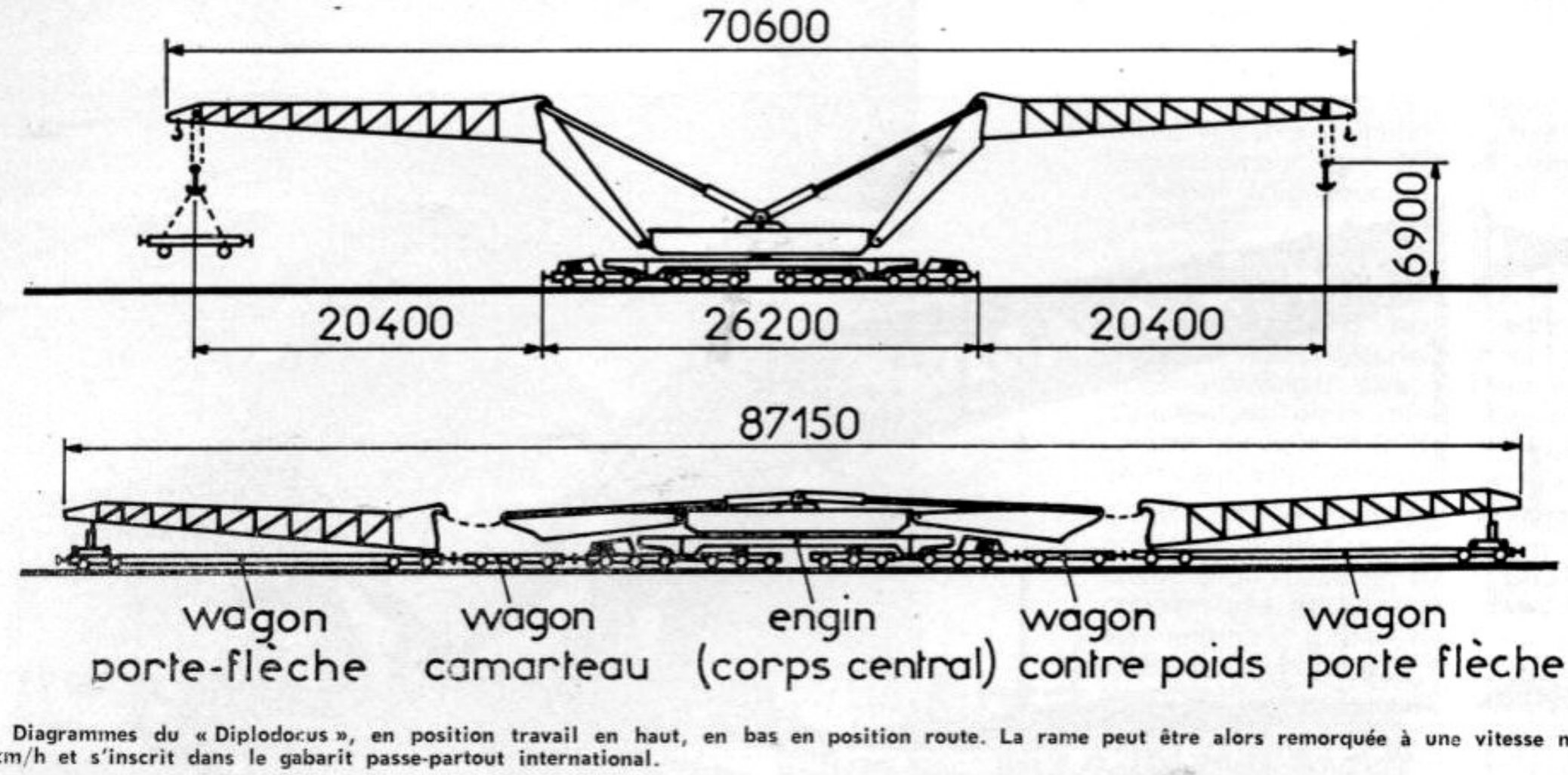


Cliché Loco-Revue.

Le nouveau pont tournant méticuleusement équilibré avant levage est lentement véhiculé jusqu'au dessus de la fosse.

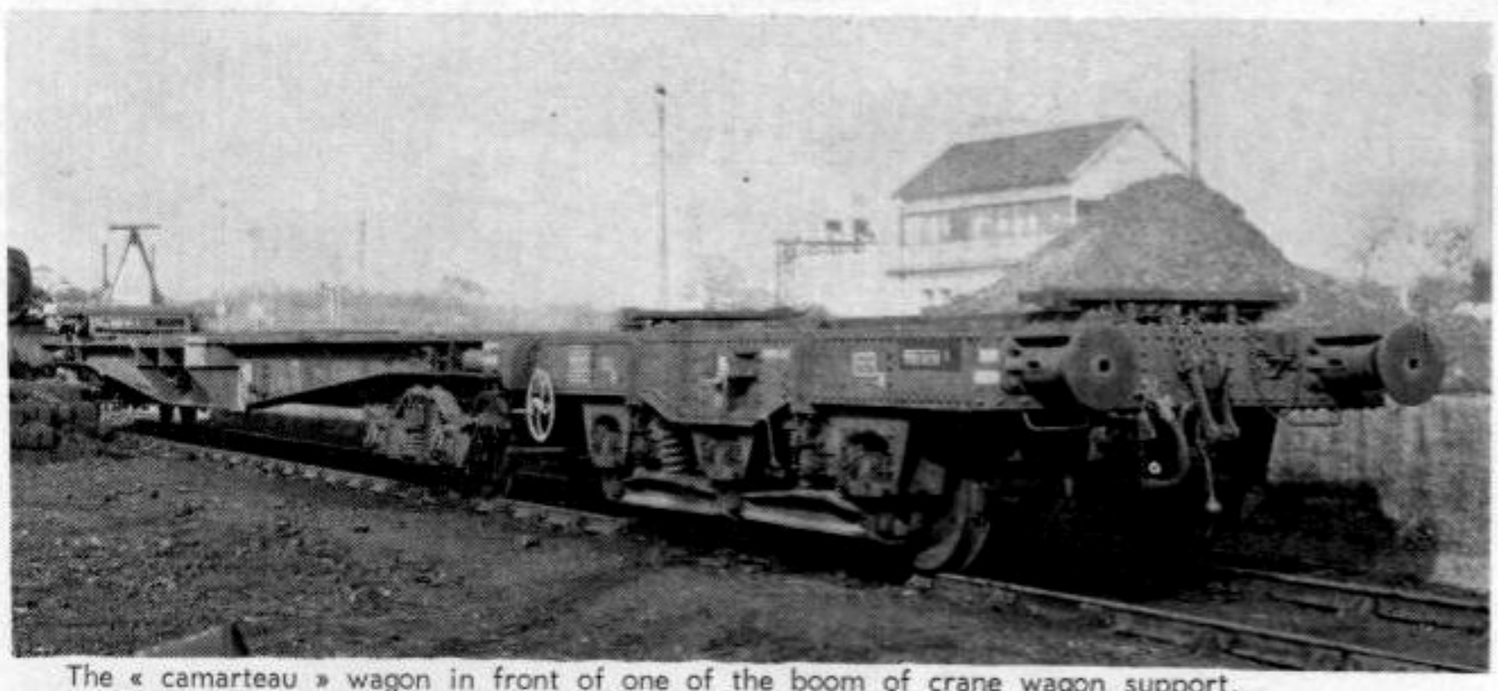
The new turntable scrupulously balanced is slowly approached to it's exact point over the pit.

Die neue Drehscheibe, sorgfältig ins Gleischgewicht gebracht, wird langsam an ihren Platz geschafft.



Diagrammes du « Diplodocus », en position travail en haut, en bas en position route. La rame peut être alors remorquée à une vitesse maximum de 70 km/h et s'inscrit dans le gabarit passe-partout international.

Die Endphase.
The final exercice.



The « camarteau » wagon in front of one of the boom of crane wagon support.
Der Keilwagen (vorn) und einer der beiden Flachwagen, die während des Transports die Ausleger aufnehmen.

gueur pour un poids total de 310 tonnes. Il était accompagné pour sa mission à Auray d'un wagon plat porte-agrès à bogies et de trois voitures d'accompagnement du 5e Génie (A^2 D^5 ex-Midi, A^8 EST et Poste ex-PLM) aménagées respectivement en réfectoire, dortoir et atelier. La rame peut se déplacer à la vitesse d'un train de marchandises normal, soit 70 km/h et s'inscrit dans le gabarit passe-partout international. L'engin peut s'inscrire dans les courbes de 250 m minimum.

La rame propre de l'engin se divise ainsi :

1° wagon porte-flèche de 42 t (plus poids de la flèche).

2° wagon contrepoids de 23 t à deux essieux.

3° l'engin (corps central) de 187 t.

4° wagon camarteau de 14 t.

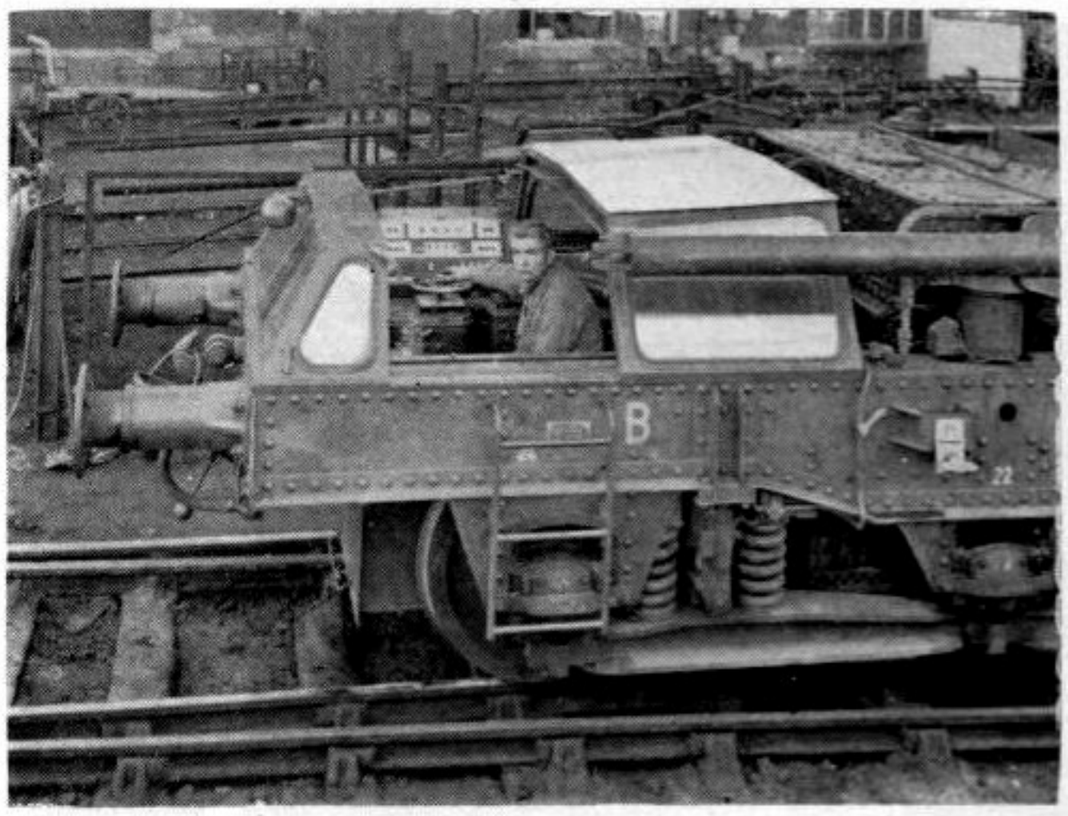
5° wagon porte-flèche de 42 t (plus poids de la flèche).

En position convoi, les wagons contrepoids et camarteau assurent l'espacement nécessaire entre l'engin et ses wagons porte-flèches. Ces wagons intermédiaires comme les porte-flèches comportent sur leur plateau une voie étroite sur laquelle peuvent rouler les chariots nécessaires au transport des flèches "décrochées" sur leur wagon respectif.

En haut : la phase finale de la mise en place du nouveau pont est commencé.

La manœuvre est impressionante de lenteur et de précision. Les 45 tonnes accrochés à l'extrémité de sa flèche de 20 mètres n'entravent nullement la souplesse de fonctionnement de ce monstre d'acier.

En bas : au premier plan, le wagon camarteau devant l'un des deux wagons porte-flèche.



Une des extrémités du corps central avec la cabine de conduite. Sur le bogie entre les deux ressorts on distingue le verin servant à annuler l'effet de la suspension pendant les levages.

One of the ends of the central body.

Eine Extremität des Mittelteils, mit Führerhaus.

En position travail, le wagon contrepoids est suspendu à la flèche libre pour tous levages dépassant 24 t. Le camarteau est utilisé pour sa part dans des cas exceptionnels lorsque l'engin, travaillant sur une ligne en voie double est appelé à déplacer une charge lourde en déport de sa propre voie. L'un des bras latéraux de l'engin qui permettent son calage pour les levages lourds effectués en déport (jusqu'à 6 m en bout de flèche de part et d'autre de l'axe longitudinal de l'engin) est alors déployé côté travail et vient prendre appui sur le wagon camarteau amené sur la voie parallèle. Ainsi une certaine translation de l'ensemble en charge est rendue possible, pour peu que les voies soient naturellement bien parallèles et de niveau. Comme l'engin poseur, le wagon camarteau est équipé de vérins et cales de sécurité annulant l'effet de la suspension des essieux en position de levage.

La capacité maximum de levage pour les crocs principaux est de 55 tonnes, 50 lorsque le palonnier est nécessaire pour la suspension de la charge. L'engin possède en outre deux treuils de 5 tonnes pour les levages auxiliaires.

Le porte-à-faux de flèche autorise le levage en bout, de travées d'une longueur maximum de 40 m. La hauteur maximum de levage à niveau est de 6,900 m mais la capacité des treuils permet des levages à partir d'un niveau inférieur à 23 m à celui de la voie.

Le caractère symétrique de l'engin du 5e Génie, comme sa conception, lui permettent de faire face sans difficulté à son théâtre d'opérations et le rendent très maniable malgré ses dimensions.

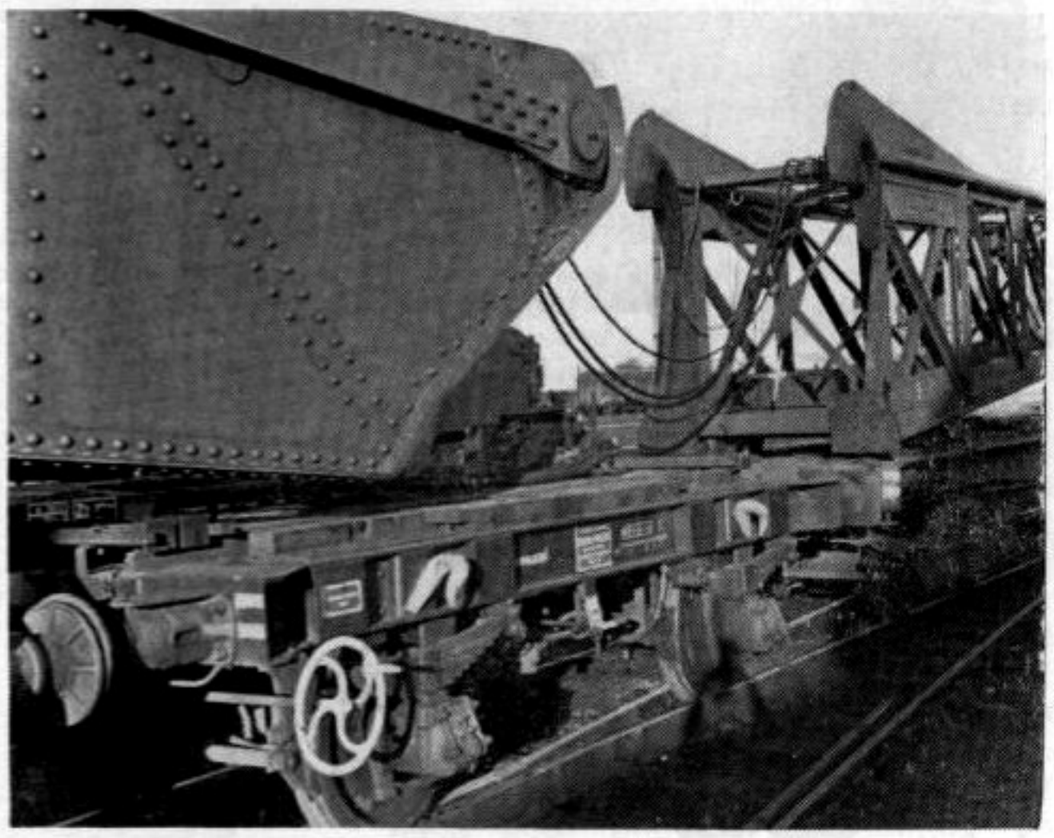
Une heure seulement suffit à une équipe réduite (un officier, un sous-officier pilote et 4 hommes) pour mettre l'engin en position de travail.

Le "Diplodocus" dispose comme force motrice d'un groupe Diesel électrique de 210 chevaux (160 kW) qui le rend absolument autonome. L'entraînement des treuils et la translation sont assurés par des moteurs électriques et toutes les commandes auxiliaires sont hydrauliques. En position travail l'engin peut ainsi se déplacer par ses propres moyens jusqu'à une vitesse maximum de 8 km/h.

La puissance du groupe peut paraître dérisoire, mais les rapports de démultiplication sont si importants que l'effort à fournir est en réalité minime. Lors des opérations d'équilibrage de la charge, par exemple, qui précèdent tout levage, le déroulement du treuil est si lent qu'il faut fixer du regard les poulies des moufles du palonnier pour constater que le levage est commencé !

Ce n'est donc pas spécialement le travail de l'engin qui est spectaculaire, étant donné son extrême ralenti, mais l'engin lui-même au travail, par ses dimensions gigantesques et la précision de ses moindres manœuvres.

J.F.



Une des flèches en position convoi, repose sur le wagon spécial. On remarque que les fèches sont simplement accrochées sur les bras principaux pour les levages, disposition permettant une mise en œuvre rapide. Le wagon contre-poids assure ici l'espacement nécessaire entre le corps central et le wagon porte-flèche.

Einer der Ausleger in Reisestellung.

One of the boom of crane laying on the support wagon.

SOMMAIRE

	Page
Le chemin de fer du Gurten-Kulm à Berne	530
Le "Diplodocus" en action à Auray	535
Le réseau HO de Monsieur Combeaux à Argenteuil	538
Les reproductions HO du matériel de la CIWL	543
Construction d'une 030 TB Ouest, suite et fin	549
Concours photos Loco-Revue 67, résultats	552
Référendum : résultats complémentaires	555
Le détecteur électronique d'occupation de voie H.B.	561
Locomotives à courant continu sur courant alternatif	565
Model Shopping, informations	568
Table des matières	572

Dans notre prochain numéro

Pélerinage sur les voies étroites en France — Le Minitranslilliputien (suite et fin) — La 040-D Piko sous la loupe — A propos du DOV, le traitement des essieux — Les reproductions HO du matériel de la CIWL (suite et fin) — Le décor du réseau ferroviaire miniature — Les ponts tournants à la disposition des amateurs — Le courrier du O.

Notre couverture

Sur le réseau HO de Monsieur Combeaux, on reconnait ici les éléments du village Kibri, disposés dans un décor très joliment traité.

On Mr. Combeaux's HO layout the kibri village parts are easily recognizable, situated in a finely treated site.

Das Kibridorf in einer "überzeugenden" Winterlandschaft auf der HO-Anlage des Herrn Combeaux, Argenteuil.

Les reproductions en HO du matériel de la C.I.W.L.

The C.I.W.L. Stock in HO Models
Der Wagenpark der ISG in HO.

Texte original :
R. VANDERBECK et Dr. E. BARNER
Traduction, adaptation et clichés : Loco-Revue

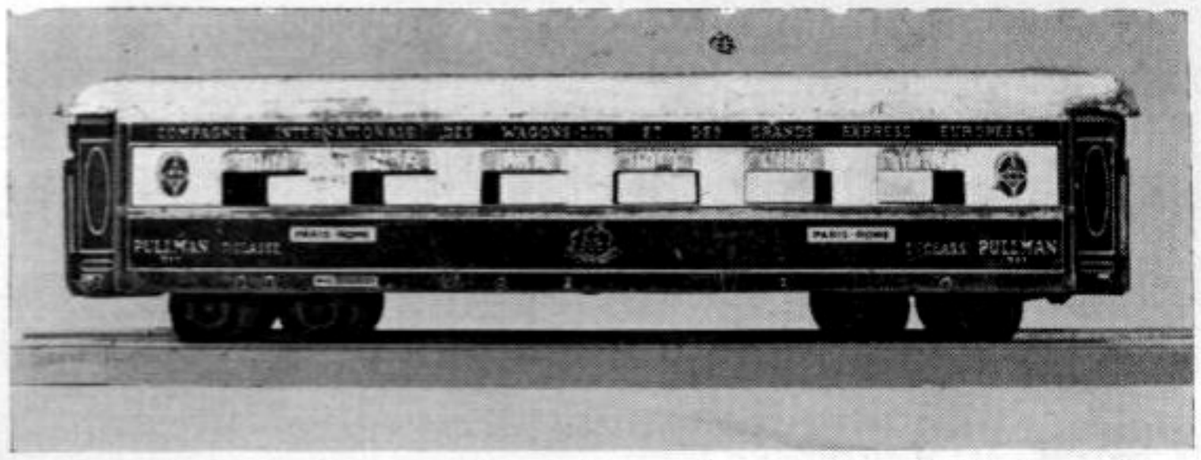
Lorsque la Compagnie internationale des wagons-lits fut fondée à Bruxelles, il y a de cela 91 ans (1), sur l'initiative du Belge Georges Nagelmakers, les premières voitures-lits en circulation à cette époque furent construites par la Fabrique de machines et wagons AG Simmering à Vienne (2).

Or, un amusant hasard veut que cette étude sur les wagons-lits en miniature doit son existence également à une collaboration belgo-autrichienne.

La grande CIWL a développé entre 1876 et 1961 pas moins de 487 types de voitures ! Pour la petite CIWL en HO, une liste de plus de 50 modèles de l'industrie, malheureusement incomplète en tant que caractéristiques des modèles cités, a été établie, qui montrera malgré tout l'intérêt que portent les amateurs et les fabricants à ce type de matériel. Un certain nombre de modèles énoncés n'a pu être examiné "in natura" par les auteurs et sont cités seulement d'après les témoignages de prospectus, photos ou catalogues des fabricants. Certains modèles d'ailleurs n'ont jamais été livrés ou ont été fabriqués seulement en très petite série.

(1) C'est le 4 décembre 1876 que fut constituée à Bruxelles la société anonyme de la CIWL.

(2) Ces voitures circulaient, rappelons-le, dès 1872 pour le compte de différentes sociétés nationales privées dont une Compagnie de wagons-lits fondée déjà dès 1873 par G. Nagelmakers.



Témoin d'une évolution rapide : une des premières voitures Pullman fabriquée en tôle imprimée par Jouef.

Zeuge einer schnellen Entwicklung : einer der ersten von Jouef gebauten Pullman-Wagen aus bedrucktem Blech.

One of the first Pullman built by Jouef with printed tin material.

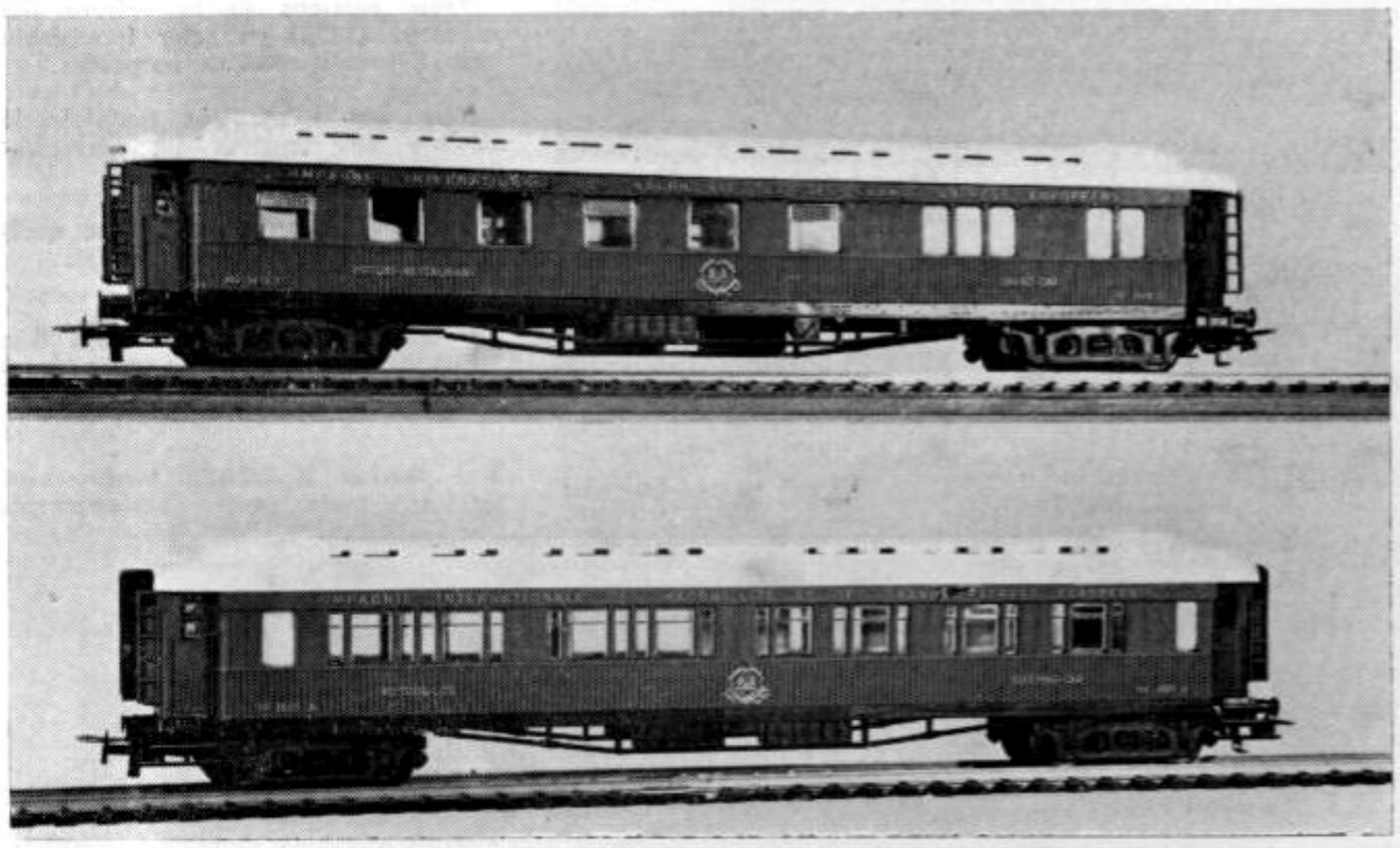
En réalité, on distingue deux catégories de voitures CIWL, les voitures de construction bois et celles de construction métallique.

On observe qu'il a été construit jusqu'en 1925, des voitures en bois à 2, 3, 4 et même 6 essieux pour quelques-unes ; en métal, il existe seulement des voitures à 4 essieux.

La teinte brune naturelle des voitures en bois de teck n'a pas encore totalement disparue, au Danemark notamment, quelques voitures de ce type sont encore en service.

Pour les voitures métalliques, la peinture bleue "WL" est caractéristique. On peut diviser ces voitures en "types classiques d'avant 1945" et "nouvelles constructions" parmi lesquelles le type P (3) a même renoncé au vernis (voitures en acier inoxydable).

Il résulte de ces considérations que les voitures type bois intéressent davantage les amateurs de trains historiques. C'est pourquoi elles n'ont été que rarement reproduites par l'industrie "modèle". La firme LILIPUT présente sous la référence 260 un wagon-restaurant type "Armistice" et sous la référence 265 un wagon-lit de très belle facture, avec aménagement intérieur, long. hors tampons : 230,5 mm, c'est-à-dire non raccourcie. La variante 261/266, construction type bois peinte en bleu WL, correspond à une modernisation optique, appliquée en réa-

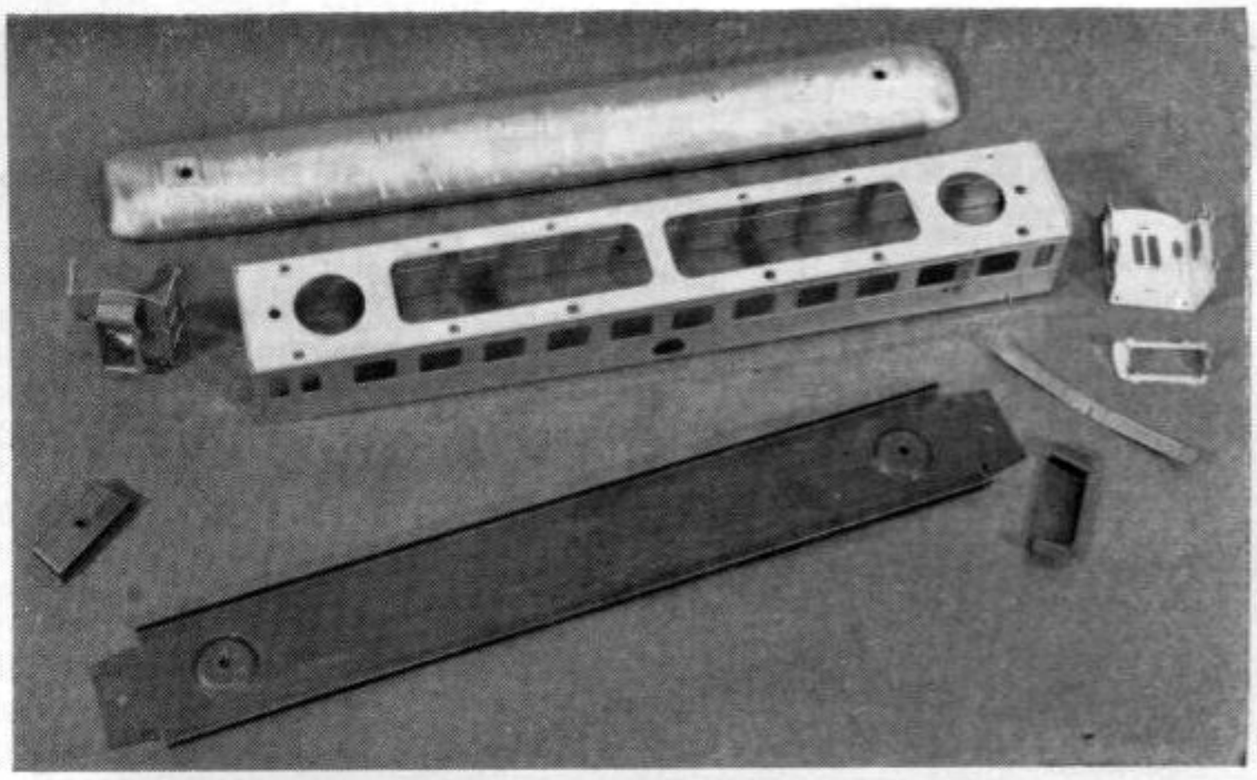


Les superbes voitures type bois (à revêtement en frises de teck) construites par Liliput : voiture restaurant type Armistice (1913) et wagon lits, avec bogies WL "U" et aménagement intérieur.

Die hübschen Liliput-Modelle der Teakholz-Speise-und Schlafwagen.

The magnificent wooden car type built by Liliput : restaurant car Armistice and voiture lit with interior fittings.

(3) Ce nouveau type de voiture est dû à l'initiative de M. Pillepiche, directeur des services techniques de la CIWL, d'où la référence "P", initiale de son créateur. (Voir fiche documentaire **Loco-Revue** n° 00020/21/61964.)



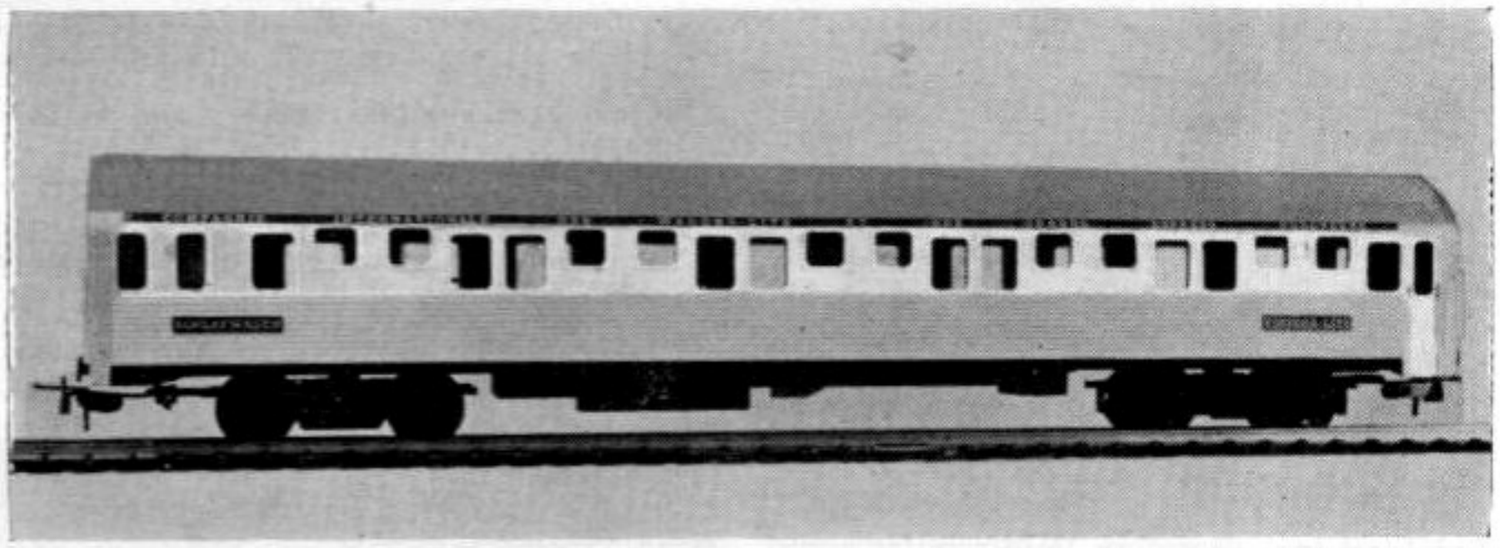
lité à certaines voitures pendant la période transitoire de modernisation du matériel de la Compagnie.

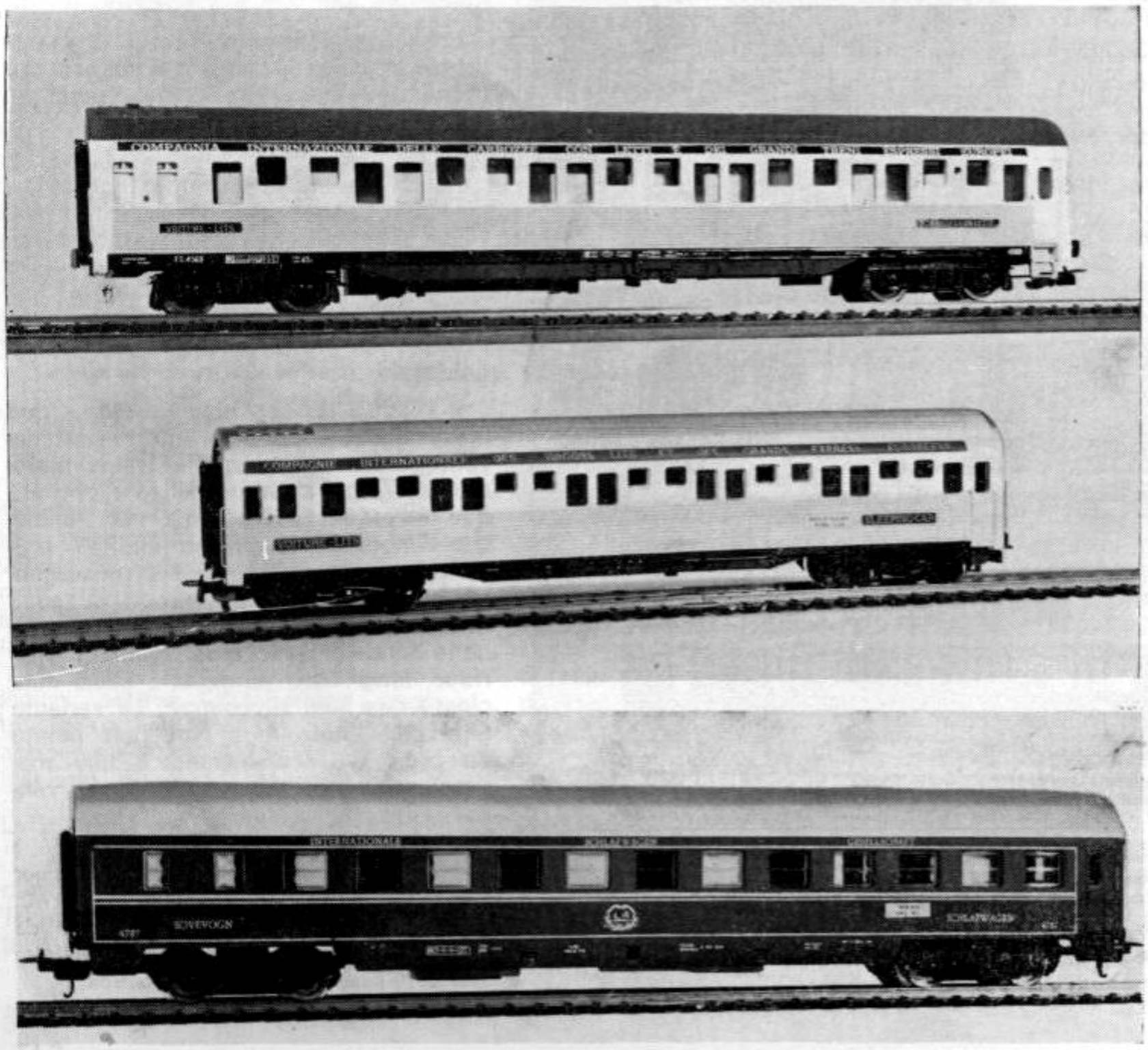
Certaines voitures bois désaffectées de la CIWL ont été conservées comme voitures de service. Il suffira aux modélistes de peindre simplement les modèles de l'industrie en vert wagon avec les inscriptions blanches adéquates pour avoir une reproduction de ces voitures.

Des wagons-restaurants bruns "Armistice" existent encore chez POCHER (réf. 205, longueur 239 mm) et chez RIVAROSSI (réf. 2913). Il s'agit d'ailleurs d'un modèle unique produit par POCHER et repris en catalogue RIVAROSSI dans le cadre d'une collaboration commerciale de ces firmes inaugurée début 1964.

Voiture lits PMP type Y 1939, telle qu'elle est encore disponible en pièces détachées à la maison « AU PULLMAN ». Le châssis est en tôle d'acier, la caisse et toiture en dural. Le montage aisé est effectué par agrafage. Modèle légèrement raccourci mais réaliste, réf. 532.

Nous n'avons pas illustré les voitures lits Jouef dont tous les amateurs possèdent au moins un exemplaire, mais devons regretter que le modèle supprimé du catalogue actuel soit justement le type F celui qui était le plus correct tant au point de vue longueur que nombre et disposition des fenêtres.





Trois versions de la voiture lits moderne (1955) en acier inoxydable type P, mais aussi 3 longueurs.

Pour les 3 modèles toutefois le nombre des fenêtres est correct.

1 : modèle VB, réf. 262 avec quelques détails de châssis ajoutés.

2 : modèle Rivarossi réf. 2513 très beau, de bonne longueur mais accusant un gabarit légèrement forcé.

3 : version Kleinbahn terriblement retrécie mais avec aménagement intérieure sobre, réf. 385.

La jolie voiture-lits type MU de Lima à la caisse parfaitement réaliste, réf. 9203.

Fourgon type bois...

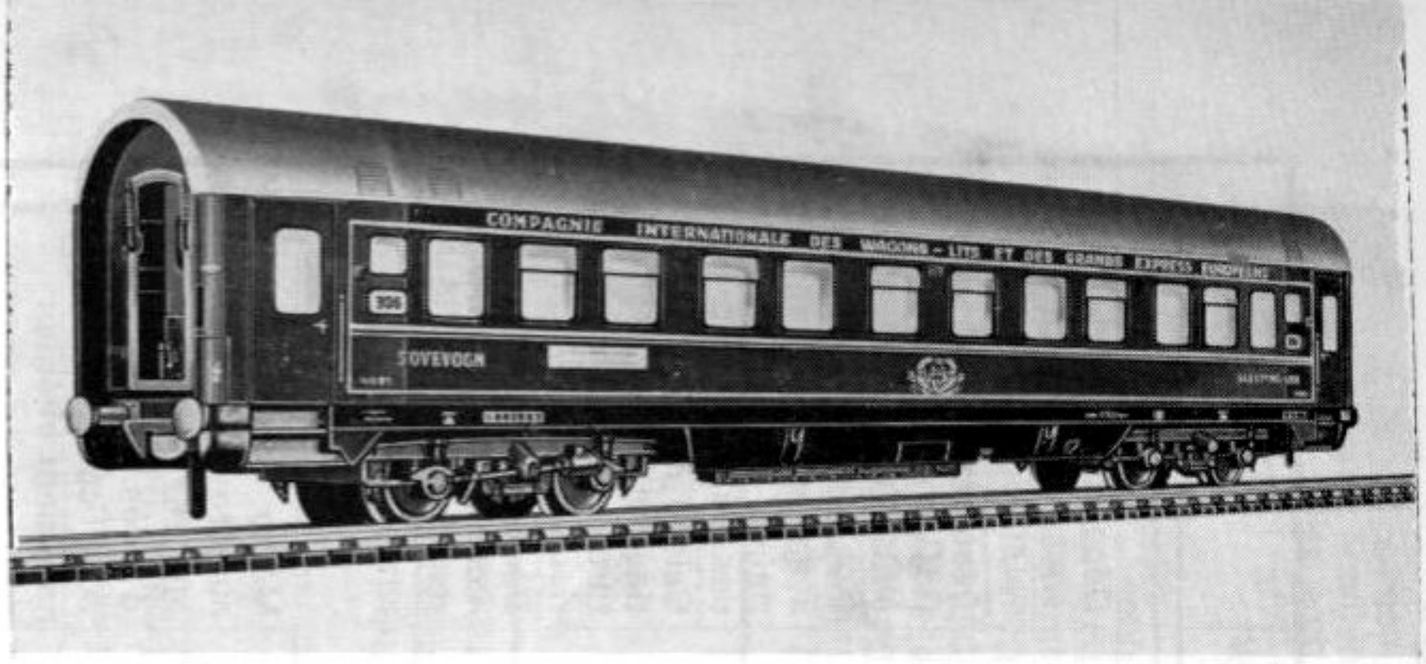
N.D.L.R. — Ici l'auteur déplore le manque sur le marché du modèle réduit, d'un fourgon type bois pour accompagner les voitures précitées et conseille en dépannage le fourgon vert LILIPUT, référence 294, qu'il suffirait de peindre en brun : ainsi correspondrait-il bien à l'un des 93 types différents de fourgons de la CIWL ! C'est là un point de vue personnel que nous ne saurions imprimer sans quelques réserves. Il est un fait qu'un fourgon modèle type bois serait le bienvenu, à bogies, deux portes et vigie centrale tel que celui du Sud-Express par exemple, mais celui-ci ne peut être évoqué avec le modèle LILIPUT sans de plus sérieuses modifications qu'un simple coup de peinture !

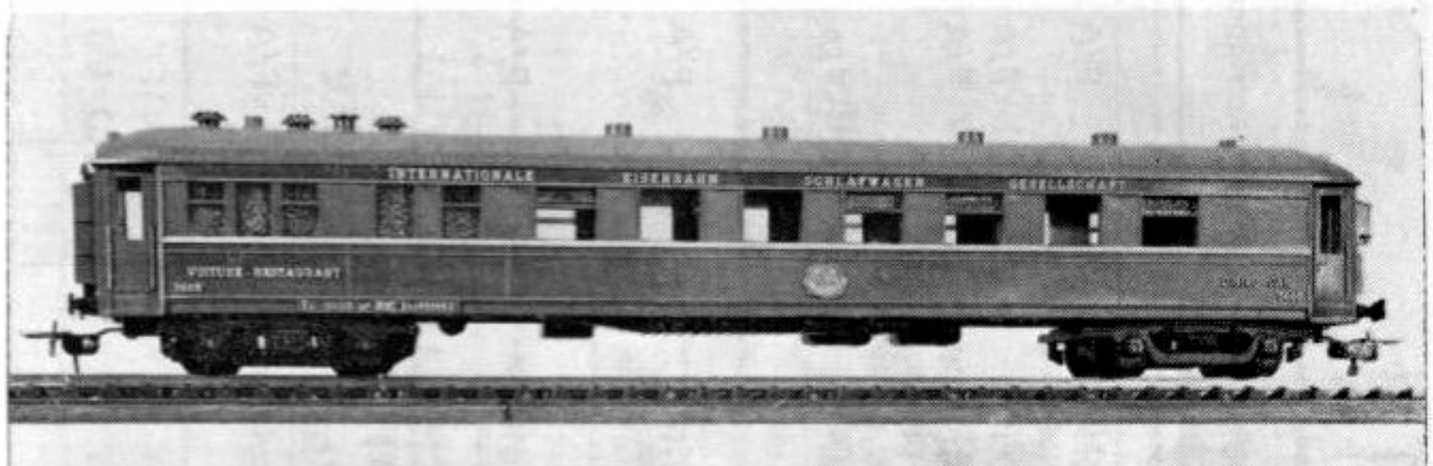
Mis à part ces modèles historiques, nous trouverons dans les tableaux donnés en annexe la longue lignée des voitures classiques qui, aussi bien en modèle qu'en réalité, sont les plus répandues.

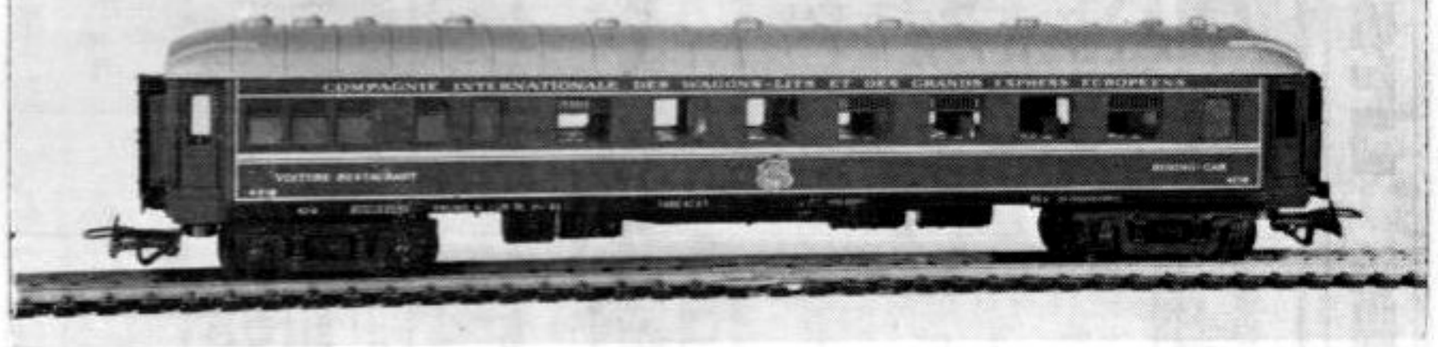
Pour une énumération systématique, il nous a semblé opportun de commencer par les anciens modèles très raccourcis, pour aboutir aux modèles de fabrication récente, de longueur correcte.

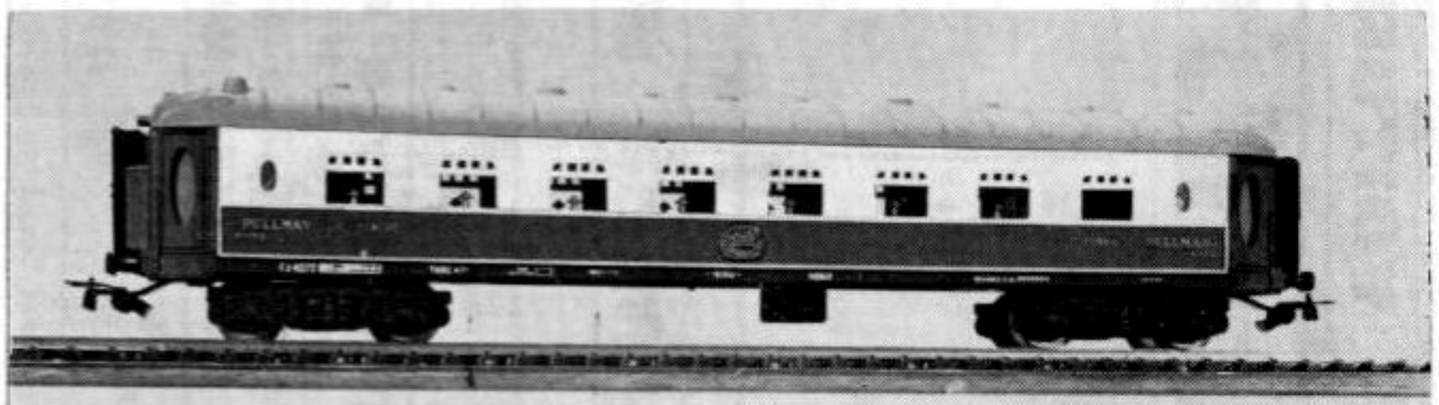
Nous passerons ainsi en revue les wagons-lits, de type classique, puis ceux des séries modernes d'après 1950, les wagons-restaurants, Pullman et enfin les fourgons à bogies.

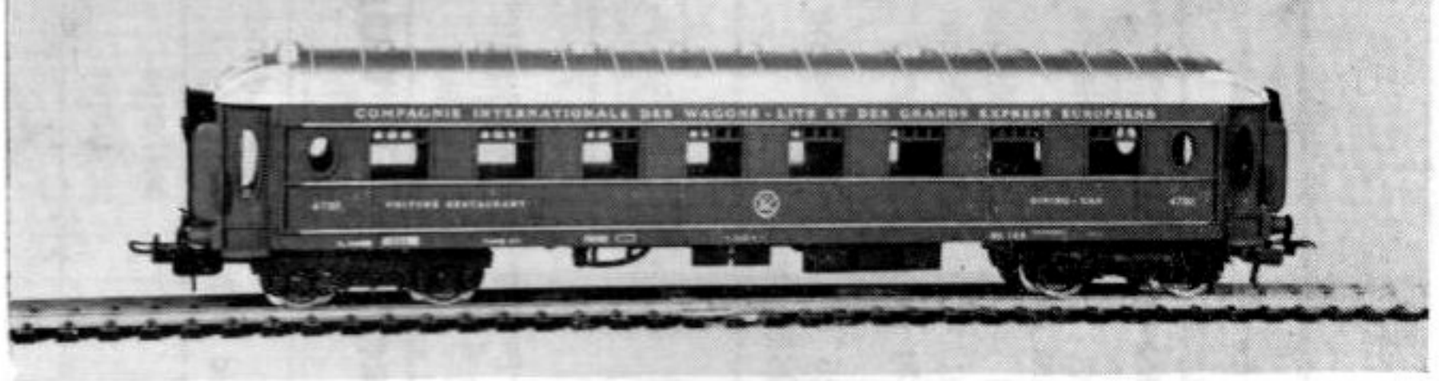
(voir tableaux pages suivantes)











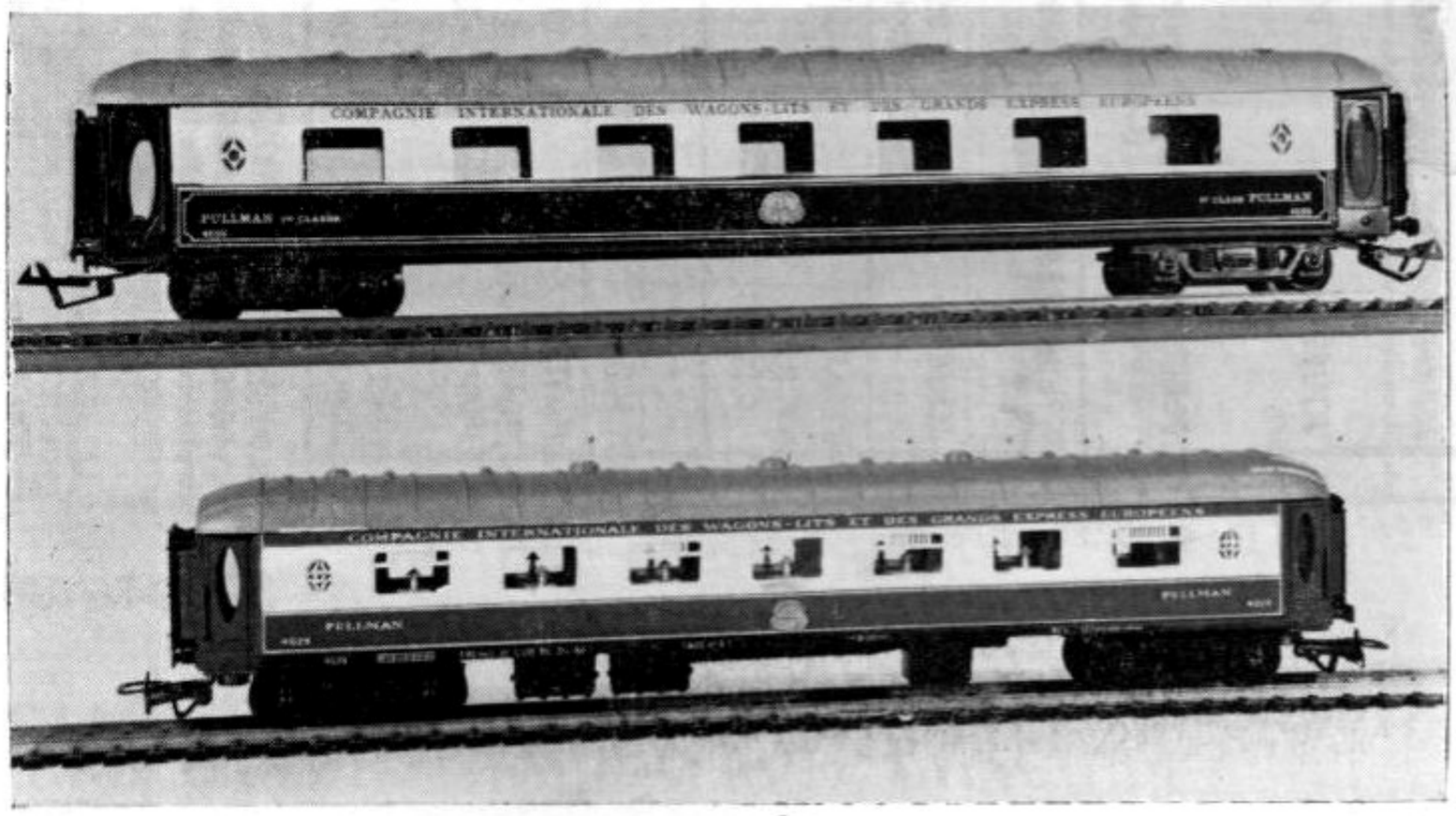
1. Voiture lits type U réaliste de Fleischmann, réf. 1506.

2. Voiture restaurant type 1940 de Hornby HO, très réaliste avec aménagement, réf. 739.

3. Voiture restaurant type 1927 de Jouef, réaliste mais courte, avec aménagement, réf. 860.

4. Voiture Pullman type « Flèche d'Or » de Pocher avec aménagement, réaliste mais raccourcie, réf. 206.

(La même caisse est utilisée pour le restaurant qui s'apparente alors au type « Flèche d'Or » transformé).


COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
PULLMAN
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
PULLMAN

5. Voiture restaurant type « Flèche d'Or » transformé sans cuisine de Lima, ré. 9202.

(La même caisse est utilisée pour le Pullman en décoration Flèche d'Or).

6. Voiture Pullman de 1re classe à 7 fenêtres de PMP, à l'échelle exacte, réf. 551.

7. Voiture Pullman de 1re classe de Jouef avec aménagement, réaliste mais raccourcie, réf. 861.

1 VOITURES LITS

Marque	Référence	Série	Longueur hors tampons (mm)	Raccourciss. (%)	Poids (g)	Bogies	Caisse	Inscriptions	Remarques
modèles incorrects									
MÄRKLIN	4011 (Catalogue 57)	ancienne	204	—	155	Görlitz	T	F/A	Décoration CIWL du type DSG
KLEINBAHN	376	ancienne	215	—	150	Görlitz	P	F/A	Tablier court.
LILIPUT	282/i (Catalogue 59)	ancienne	216	—	125	Alternativement unifiés pruss. et col de cygne	P	F/A	Décoration CIWL du type DSG ancien. Toiture trop large, inesthétique.
TRIANG	R 625 "Continental"	ancienne	225	—	93	Incorrect	P	F/A	Version "Continental" avec aménagement intérieur. Décoration CIWL des Pullman type BR.
JOUEF •	862	actuelle	231	—	92	Y-16	P	F/A	Caisse du type YT "Continental" 1928. Belle facture, aménagement intérieur.
FLEISCHMANN	1413 B (Catalogue 61/62)	ancienne	245	—	—	Görlitz	T	F/A	Décoration CIWL d'un modèle de voiture allemande.
modèles corrects									
VOITURES type F (Ferry Boat) 1936 Longueur réelle 19 232 mm (au 1/87 : 221 mm)									
JOUEF •	863 (Catalogue 66)	ancienne	231	+ 4,5	92	Pennsylvania	P	F/A	Même forme et même numéro d'immatriculation que 862, mais les portes d'accès d'une extrémité sont condamnés. Aménagement intérieur
VOITURES type Y 1930 et 1939 Longueur réelle 23 452 mm (au 1/87 : 269,5 mm)									
RATEAU	1114	ancienne	225	16,5	—	Pennsylvania	T	F/A	Type Y 1939.
RATEAU	2114	ancienne	265	1,7	134	Pennsylvania	T	F/A	Type Y 1939 réaliste.
PMP •	532	Encore dispon. en p. détach.	265	1,7	115	Pennsylvania	T	F/A	Type Y 1939 réaliste.
JEP	6653	ancienne	268	0,5	150	Pennsylvania	T	F/A	Type Y 1930 réaliste.
SMCF •	Série GWL	ancienne	270	0	280	Pennsylvania	B	F/A	Type Y 1939 réaliste.

N.D.L.R. — Les matériels cités ont été classés en fonction de leur raccourcissement, les plus raccourcis en tête, les plus réalistes en fin de tableaux.

La distinction faite entre les modèles "corrects" et "incorrects" ne tient pas compte du raccourcissement, mais seulement du dessin général de la caisse, respect de la disposition des fenêtres notamment. Les points noirs dans les premières colonnes indiquent les modèles dont nous avons nous-mêmes contrôlé les dimensions. Pour les autres modèles, seules les données des catalogues ont été prises en considération. Dans la colonne référence, les catalogues cités sont ceux ayant mentionné pour la dernière fois le modèle considéré.

La désignation des lettres utilisées dans la colonne "caisse" est la suivante : T = tôle ; P = matière plastique ; B = bronze ; dans la colonne "inscriptions" : F = français ; A = anglais ; D = allemand ; I = italien ; S = suédois.

Enfin, les indications portées dans la colonne "Bogies" précisent le type de bogie monté sur le modèle considéré (ce qui ne prouve pas que ce soit l'idéal).

1 **VOITURES LITS** (Suite) — Pour les séries d'après-guerre **U**, **M** et **MU** il existe les modèles suivants

Marque	Référence	Série	Longueur hors tampons (mm)	Raccourciss. (%)	Poids (g)	Bogies	Caisse	Inscriptions	Remarques
modèles corrects (sauf première référence)			**VOITURES type U** Longueur réelle 25 100 mm (au 1/87 : 288,5 mm)						
LIMA	9023	ancienne	202	30	—	Incorrect	P	A/D	—
MÄRKLIN	4029	actuelle	236	18,2	163	Minden Deutz	T	1 côt. F/D 1 côt. S/A	Sans tampons ; réaliste (manquent 2 fenêtres).
FLEISCHMANN	1506	actuelle	241	16,4	122	Minden Deutz	P	F/D - S/A	Même numéro d'immatriculation et même inscription que MÄRKLIN ; réaliste.
POCHER •	215	actuelle	243	15,7	—	Minden Deutz	P	A/D	Réaliste.
			VOITURES type M et MU Longueur réelle 26 400 mm (au 1/87 : 303 mm)						
LIMA •	9203	actuelle	267	11,9	140	Y 24 L	P	S/D - F/I	Type MU très réaliste.
RIVAROSSI	2517	actuelle	300	1	—	Y 24 L	P	A/I	Type M très réaliste.
			VOITURES INOX type P Longueur réelle 24 000 mm (au 1/87 : 276 mm)						
KLEINBAHN •	385	actuelle	222	19,5	84	SIG	P	F/A	—
POCHER •	204	actuelle	238	13,7	—	Schlieren	P	F/I	Réaliste.
VB •	262	ancienne	256	7,2	120	Schlieren	P	A/F/I	Réaliste.
RIVAROSSI •	2513	actuelle	278	+ 0,7	122	Schlieren	P	A/F/I F/I	Très réaliste.

2 VOITURES RESTAURANT

modèles incorrects									
MÄRKLIN	4009	ancienne	205	—	155	Görlitz	T	F/A	Tablier en décrochement. Décoration CIWL du type allemand DSG.
KLEINBAHN	375	ancienne	215	—	150	Görlitz	P	F/A	Tablier court.
LILIPUT	283/i	ancienne	215	—	135	Alternativement pruss. unifiés et col de cygne	P	F/A	Décoration CIWL du type allemand DSG ancien. Toiture trop large, inesthétique.
modèles corrects			**VOITURES de la série 4255-64** (construite aussitôt après la guerre) - Longueur réelle 23.000 mm (au 1/87 : 264,4 mm)						
KLEINBAHN •	386	actuelle	222	16	82	Görlitz	P	F/A	Type léger 1950 Aménagement intérieur. Belle facture.

Marque	Référence	Série	Longueur hors tampons (mm)	Raccourciss. (%)	Poids (g)	Bogies	Caisse	Inscriptions	Remarques
VOITURES type 1927 et 1940 Longueur réelle 23 452 mm (au 1/87 : 269,5 mm)									
LIMA •	9202	actuelle	219	18,7	118	Schlieren FS	P	F/A	Type Pullman "Flèche d'Or" transformé. Sans cuisine.
RATEAU	1115	ancienne	225	16,5	—	Pennsylvania	T	F/A	Type 1927. Réaliste.
JOUEF o	860	actuelle	231	14,3	92	Y-16	P	F/A	Type 1927. Très belle facture. Aménagement intérieur. Réaliste.
POCHER •	214	actuelle	238	11,7	198	Pennsylvania	P	F/A	Type Pullman "Flèche d'Or" transformé. Réaliste.
HORNBY •	739	actuelle	255	5,4	200	Pennsylvania	P	D/F/A D/F	Très belle facture. Amén. int. Réaliste.
JEP	6654	ancienne	265	1,7	—	Pennsylvania	T	F/A	Type 1927. Réaliste.
RATEAU	2115	ancienne	265	1,7	—	Pennsylvania	T	F/A	Type 1927. Réaliste.
PMP •	531	Encore dispon. en p. détach.	269	1,7	145	Pennsylvania	T	F/A	Type 1927. Réaliste.
SMCF	Série GWL	ancienne	265	0	—	Pennsylvania	B	F/A	Type 1940. Réaliste.

VOITURES PULLMAN

Des trains particulièrement mondains ont encore aujourd'hui des voitures Pullman dans leur composition.

modèles incorrects

KLEINBAHN	377	ancienne	215	—	120	Görlitz	P	F/A	Décoration CIWL du type allemand DSG ancien.
LILIPUT	284	ancienne	215	—	135	Pennsylvania	P	F/A	Décoration CIWL du type allemand DSG ancien.

modèles corrects

VOITURES PULLMAN

Longueur réelle 23 452 mm (au 1/87 : 269,5 mm)

LIMA •	9201	actuelle	219	18,7	118	Schlieren FS	P	F/A	Type "Flèche d'Or".
RATEAU	1116	ancienne	225	16,5	—	Pennsylvania	T	F/A	Type "Flèche d'Or" (8 fenêtres). Réaliste. Décoration "Flèche d'Or".
JOUEF •	861	actuelle	231	14,3	—	Y-16	P	F/A	Type 1re classe (7 fenêtres). Aménag. intérieur.
POCHER •	206	actuelle	238	11,7	198	Minden Deutz	P	F/A	Type "Flèche d'Or". Belle facture avec aménagem.
JEP	6655	ancienne	265	1,7	—	Pennsylvania	T	F/A	Type 1re classe.
RATEAU	2116	ancienne	265	1,7	150	Pennsylvania	T	F/A	Type 1re classe.
PMP •	541	Encore dispon. en p. détach.	265	1,7	115	Pennsylvania	T	F/A	Type "Flèche d'Or". Décoration "Flèche d'Or".

Evolution... et intérêts divers !

Après le réseau Breton déferré au profit du transport par la route et mis à voie normale seulement entre Guingamp et Carhaix, le Vivarais à son tour est visé !... Pouvons-nous croire que les vaillantes Mallet CFD iront à leur tour à la ferraille et que le petit chemin de fer, cher aux amis des secondaires, ne sillonnera plus la pittoresque vallée de l'Eyrieux ?

Devant la froideur du ministère à l'égard du sort du réseau breton, il semble que le comité de sauvegarde des CFD n'aura malheureusement pas la partie facile !

Selon une décision de Monsieur Chamant, ministre des transports, la fermeture du réseau est fixé au 1er août 1968, date pour le moins curieuse si l'on songe au succès remporté par les trains spéciaux vapeur CFD lors de la saison dernière !

Chez PMP et Rateau, il existe outre les voitures Pullman crême-bleue de 1re classe, également des Pullman crême-bleue de 2e classe (8 fenêtres) et pour le « Flèche d'Or » les deux classes en crême-marron.

(Suite au prochain numéro)

Construisons une 030.TB Ouest

LET US BUILD A 0-6-0 TB OF THE WESTERN REGION
WIR BAUEN EINE TENDERLOK TYP 030 TB DES WEST-BEZIRKES

par Y. VALTEL

(suite : voir nos numéros 276, 277 et 278)

CHEMINÉE (dessin nº 47)

La cheminée peut être tournée de toute pièce. Après tournage, faire l'arrondi du dessous en se référant au rayon de la chaudière. Il ne restera plus qu'à percer un trou de ⌀ 2,5 mm et tarauder pour fixer la cheminée à sa place par une vis ou une tige filetée et un écrou.

On peut aussi réaliser la cheminée à partir d'un morceau de tube de cuivre recuit. Il est plus simple de la réaliser en deux parties. La partie haute est formée au marteau sur un morceau d'acier de diamètre approprié et auquel on aura donné la forme du cône intérieur de la cheminée (fig. 17).

La partie basse est formée dans un tube de cuivre recuit sur une forme de bois ou d'acier et à l'aide d'un poinçon épousant la forme intérieure de la pièce. Après mise en forme, faire l'arrondi du dessous et souder ensemble la partie haute, la partie basse et une vis dont la tête est engagée dans la cheminée (fig. 17).

N.B. — Il est recommandé de monter tous les accessoires de chaudière

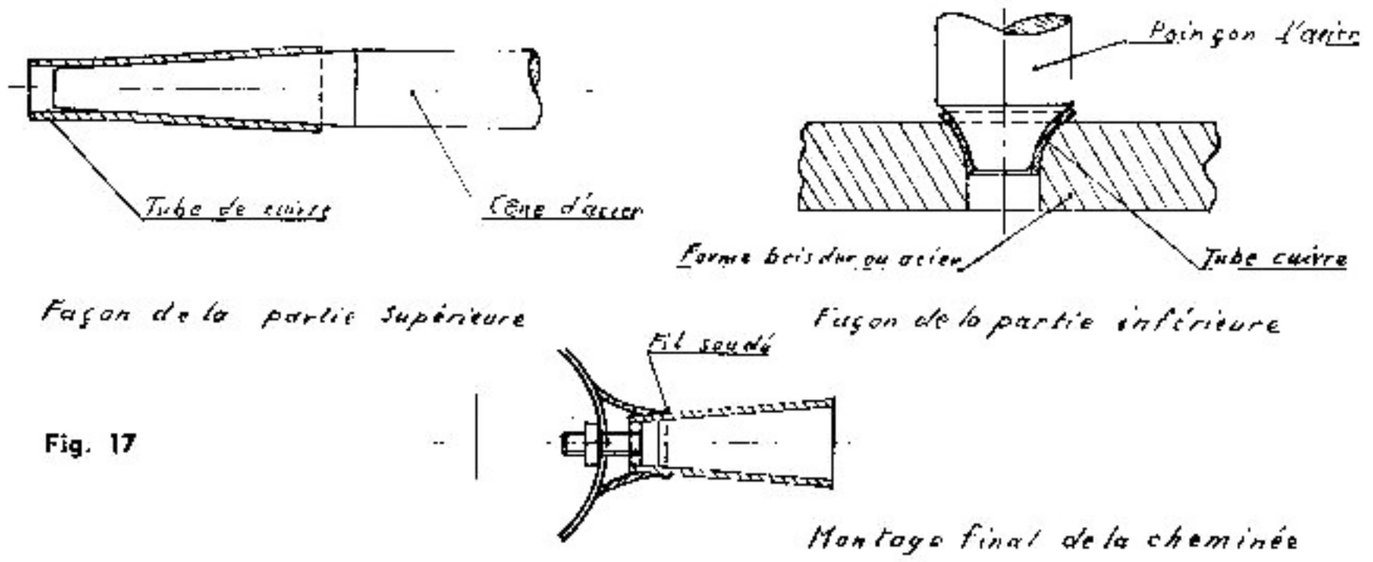
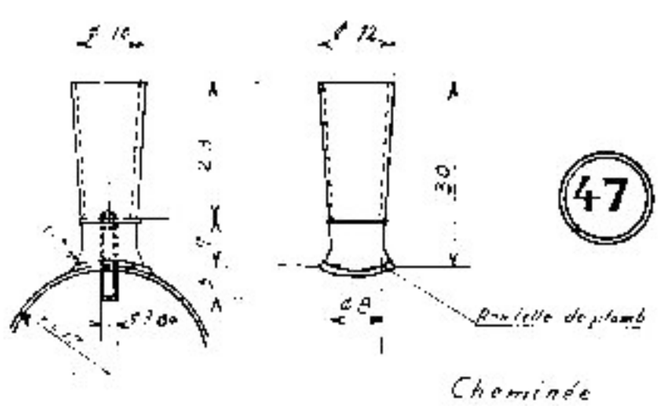
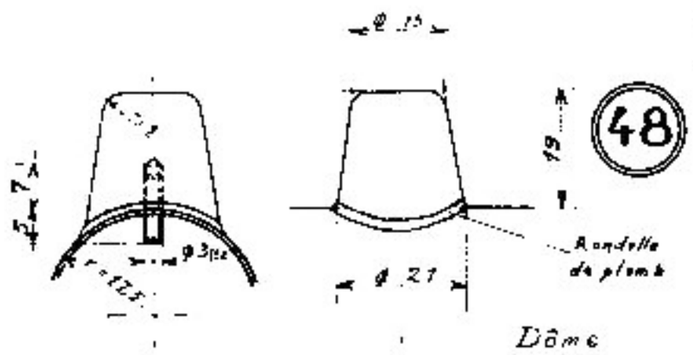


Fig. 17

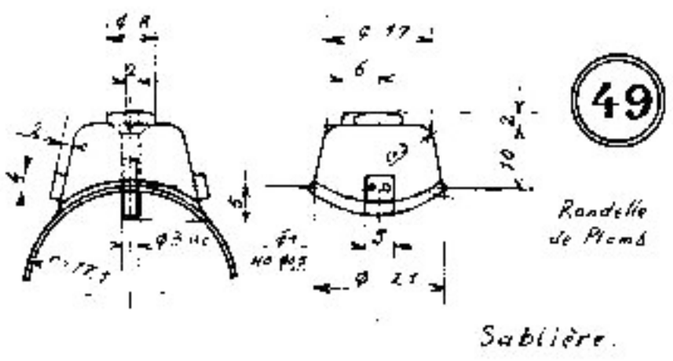


C	S	HO
3	3	2
5	4	4
6	4	3
7	4,7	3,5
8	5,4	4
10	6	5
12	8	6
17	11,4	8,5
23	15,3	11,5
30	20,2	15

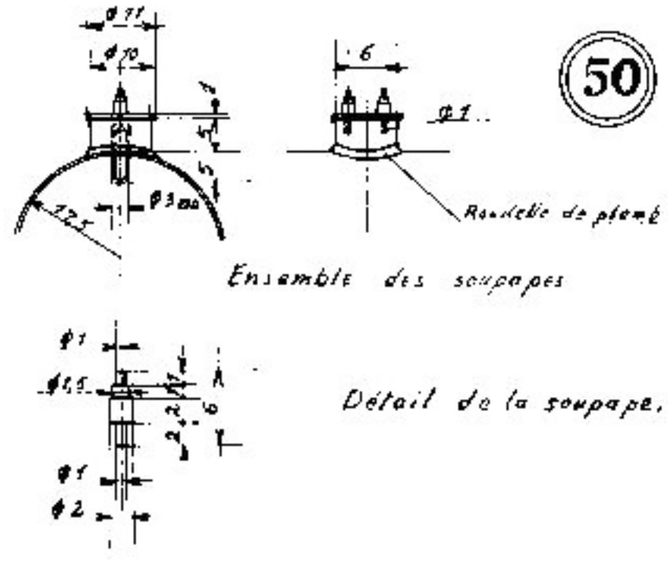


O	S	HO
r 3	r 2	r 1,5
⌀ 3	⌀ 3	⌀ 2
5	4	4
7	4,7	3,5
15	10	7,5
17,5	11,7	8,8
19	12,7	9,5
21	14	10,5

Superstructure

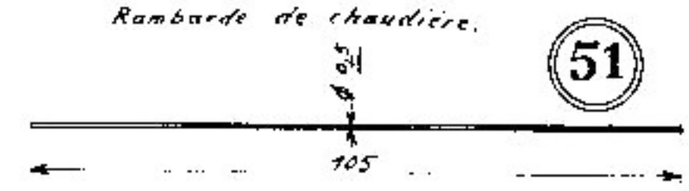


O	S	HO
2	1,3	1
⌀ 3	⌀ 3	⌀ 2
4	3	3
5	3,5	2,5
6	4	3
8	5,5	4
10	6,7	5
11	11,4	8,5
11,5	11,7	8,8
21	14	10,5

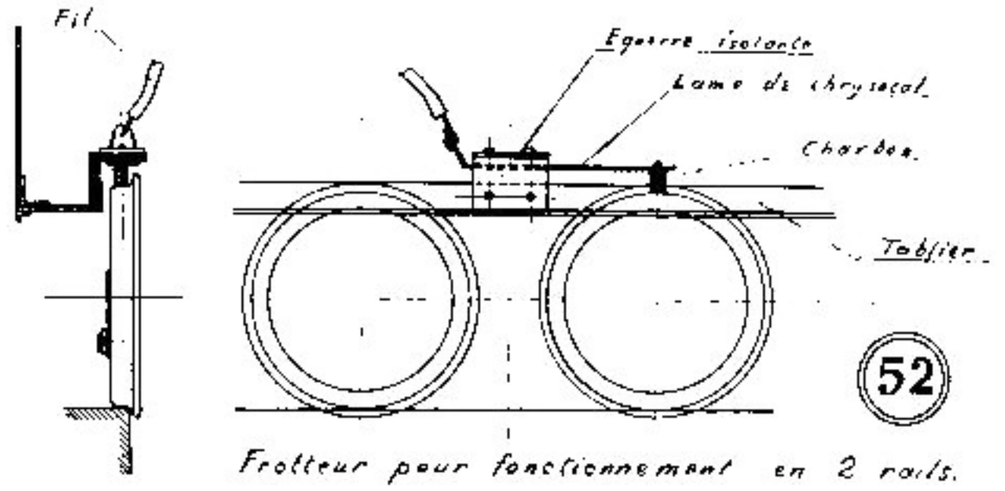


C	S	HC
1	0,7	0,5
⌀ 3	⌀ 3	⌀ 2
5	4	4
6	4	3
10	6,7	5
11	7,4	5,5
11,5	11,7	8,8

O	S	HC
1	0,7	0,5
1,5	1	0,8
2	1,4	1
6	4,2	3



O	S	HO
105	70,5	52,5



(cheminée, dôme, sablière, soupapes) en interposant entre ceux-ci et la chaudière une rondelle de plomb de 1,5 à 2 mm d'épaisseur qui, après serrage, sera limée convenablement pour représenter le congé en arrondi.

DOME (dessin nº 48)

Le dôme est tiré dans un morceau de bronze ou de laiton et travaillé suivant le plan. Percer le trou de fixation, tarauder et monter sur la chaudière.

SABLIÈRE (dessin nº 49)

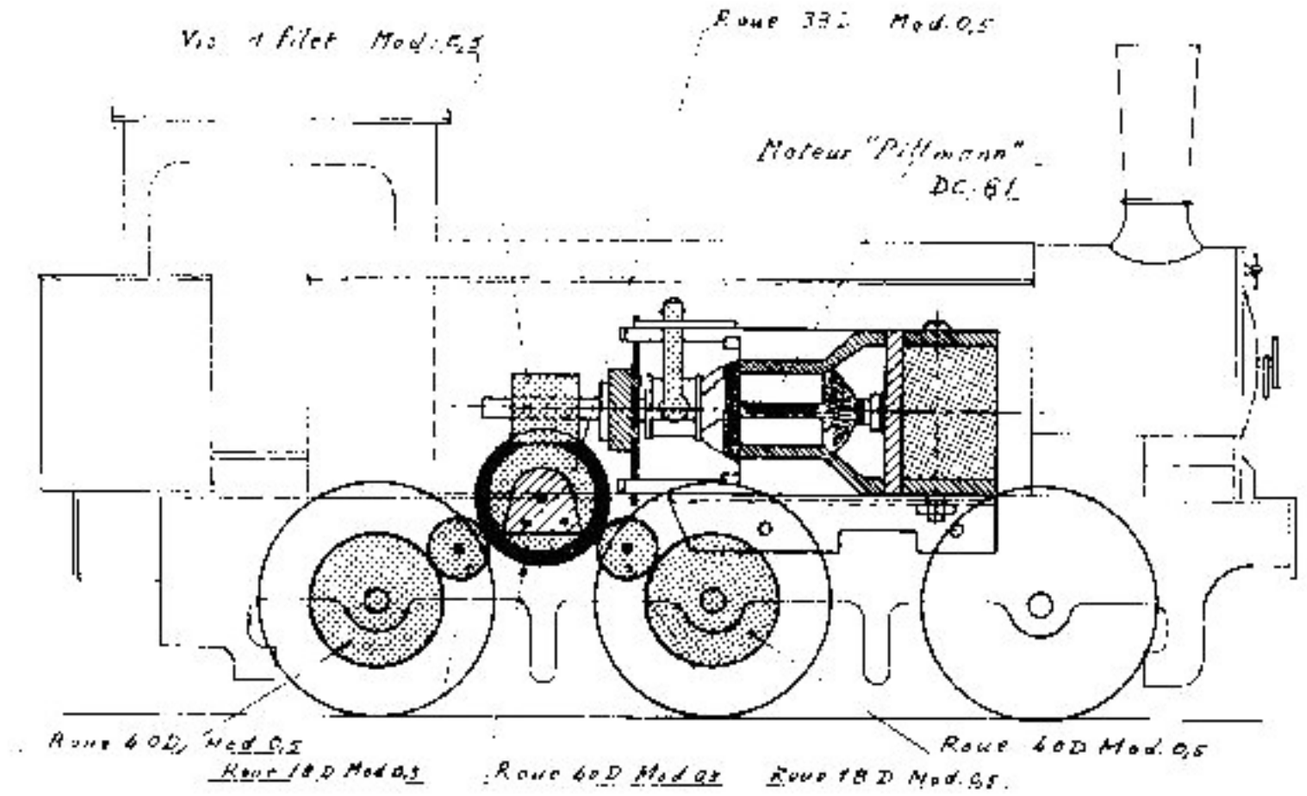
La sablière comprend deux pièces principales. La partie supérieure est prise dans un morceau de laiton et travaillée suivant le dessin nº 49-A et soudée sur une vis à tête fraisée de ⌀ 2,5 ou 3 mm et de longueur suffisante pour fixer l'ensemble de la sablière sur la chaudière.

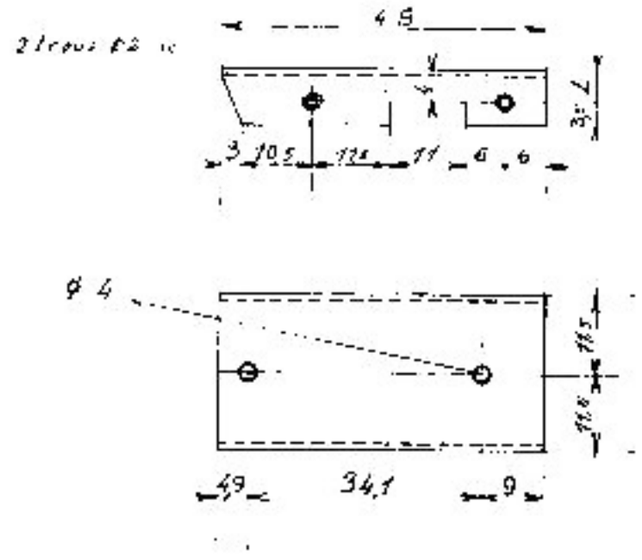
La partie inférieure est prise également dans un morceau de bronze ou de laiton décolleté selon le profil désiré. Les sorties des tuyauteries de sablage sont fixées de chaque côté par soudure.

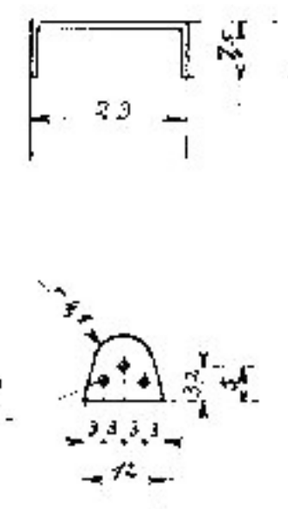
SOUPAPES (dessin nº 50)

Le socle des soupapes est tiré dans un jet de laiton de diamètre voulu. L'arrondi inférieur étant réalisé, percer et tarauder le trou de fixation. A la partie supérieure, souder une petite rondelle fine et percer les deux trous des soupapes. (Attention à la position de ces trous par rapport à l'arrondi inférieur.)

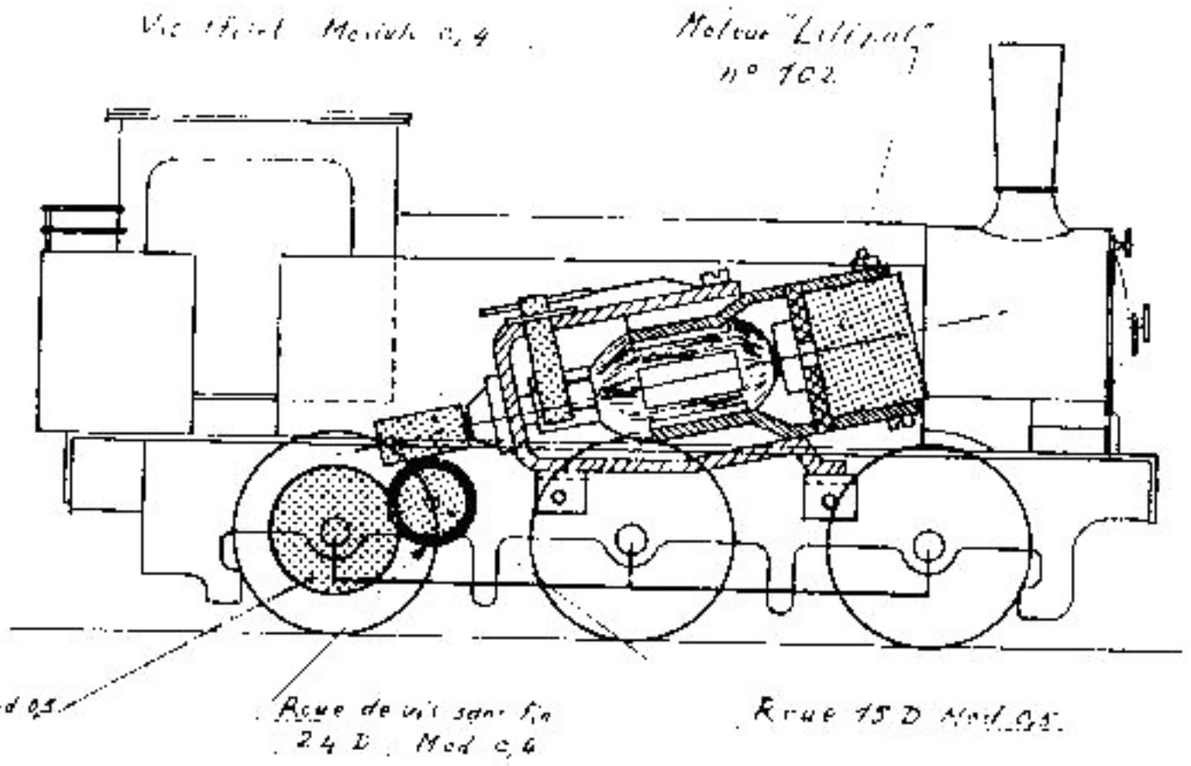
Les soupapes sont en cuivre ou en laiton. Elles sont tournées au tour ou sur la perceuse et montées serrées dans les trous. (On peut les monter non serrées, mais il faut les coller avec une colle type Araldite.)





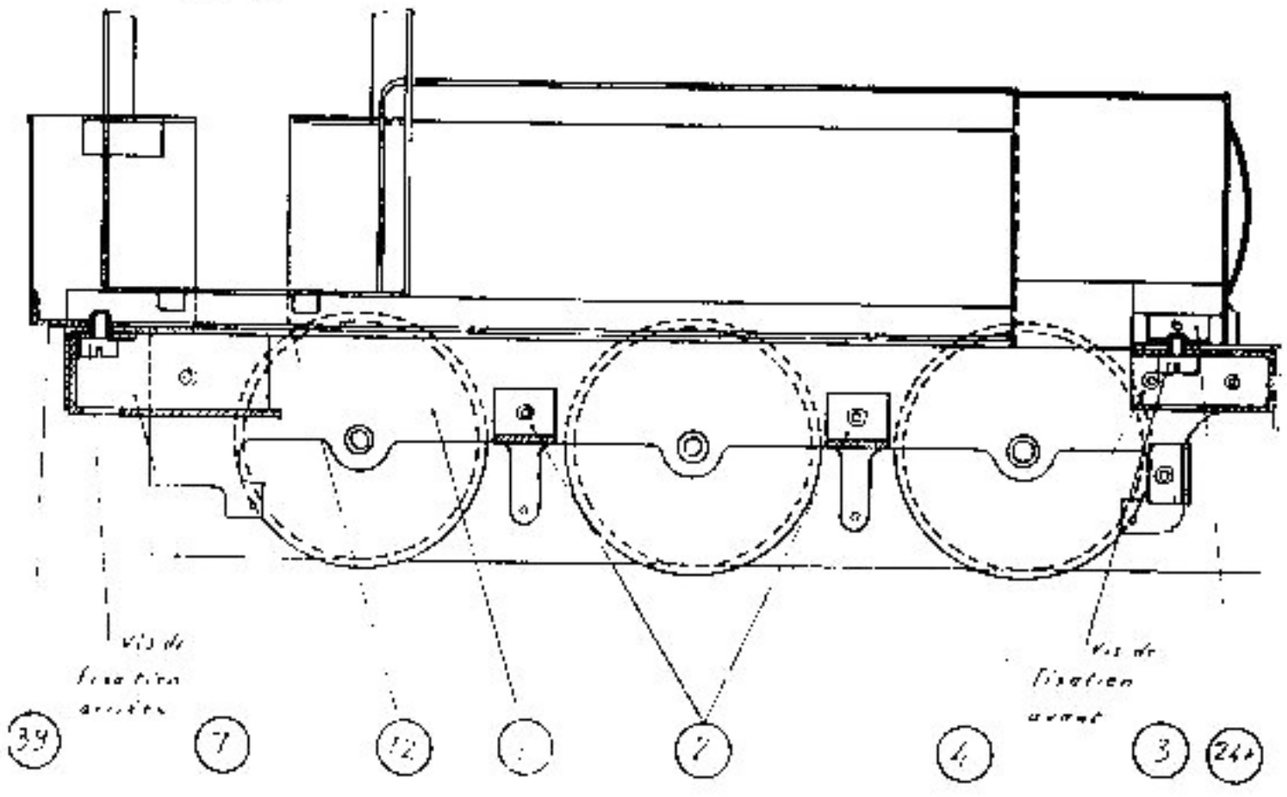


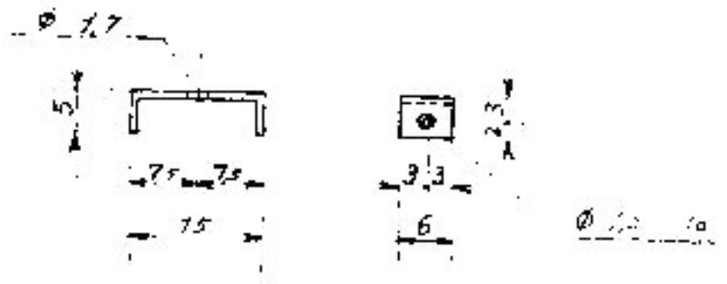
Montage d'un moteur américain PITTMAN DC-81 sur un modèle en écartement « 0 »



Montage d'un moteur autrichien LILIPUT No 102 sur un modèle en écart « S »

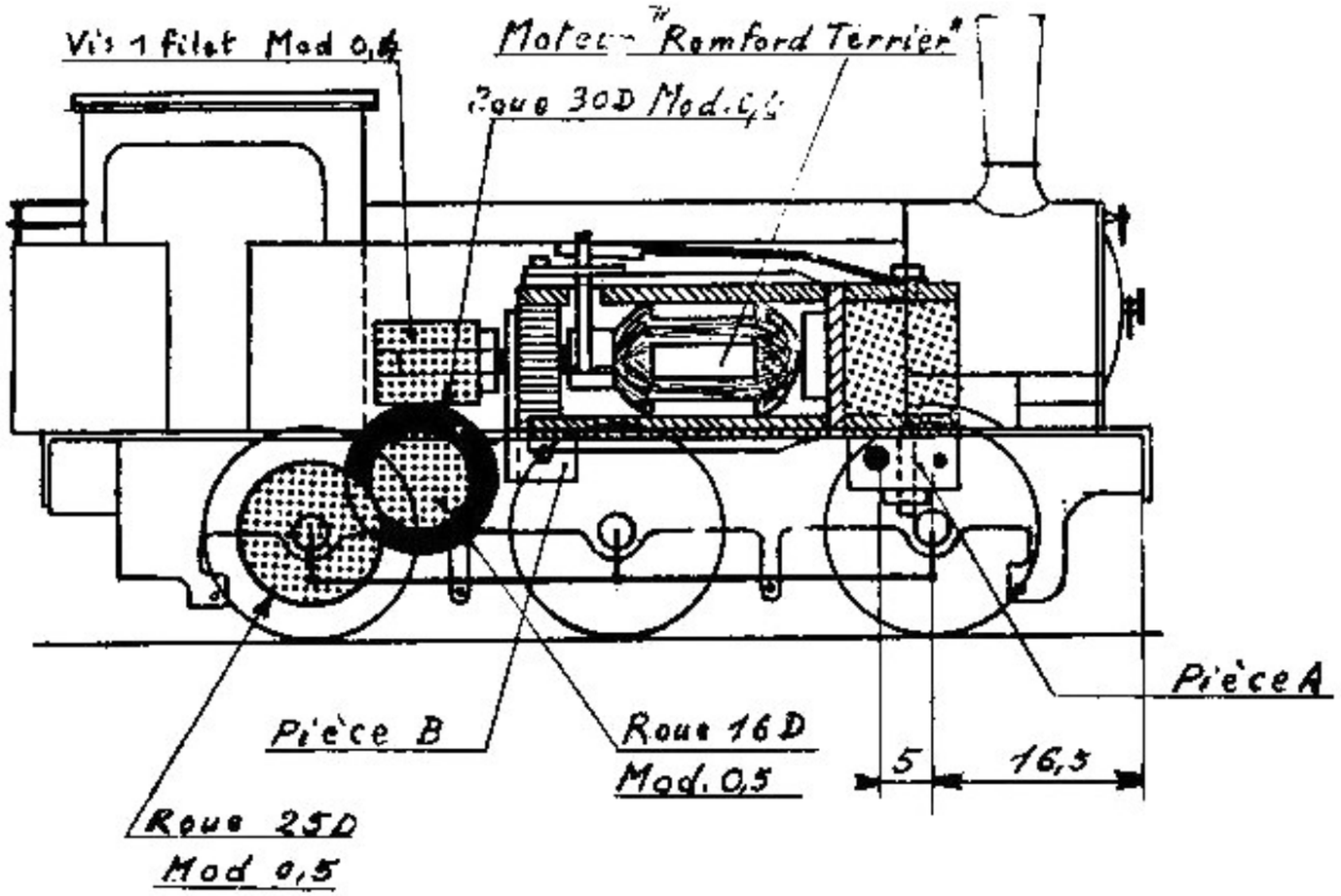
Fig. 18

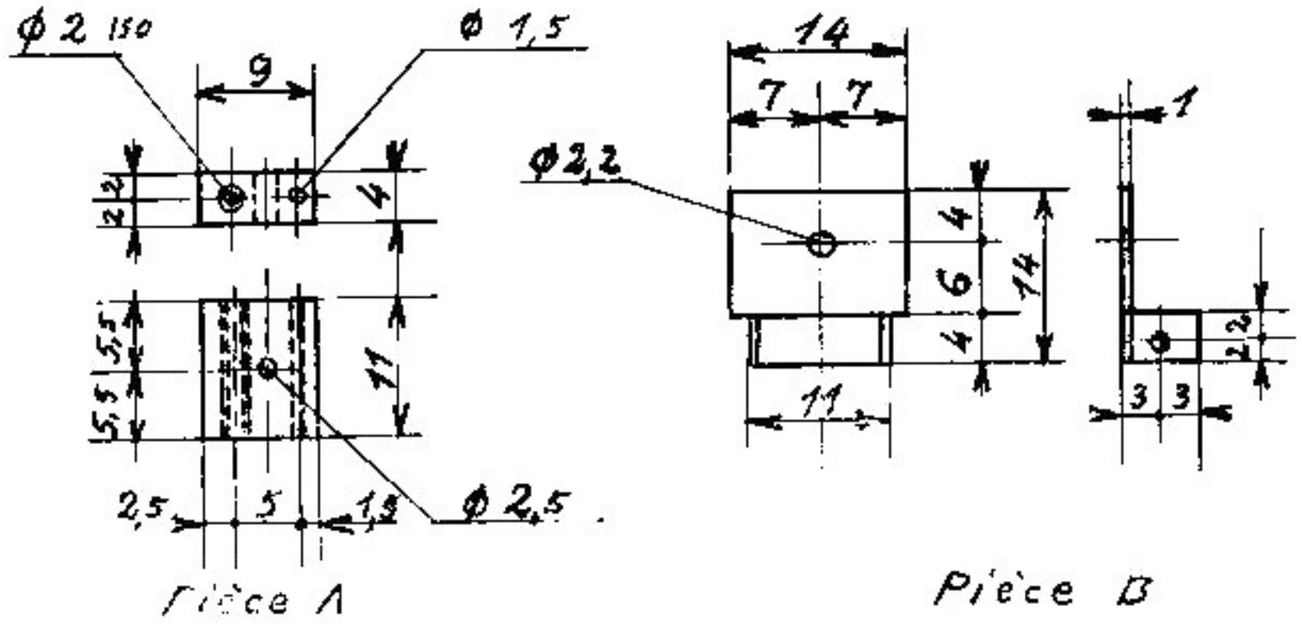




RAMBARDES DE CHAUDIÈRE (dessin nº 51)

Les rambardes courant le long de la chaudière sont en fil de cuivre ou en corde à piano. Les supports sont réalisés de la même façon que ceux de l'avant de chaudière. Ne souder les supports qu'une fois la rambarde





Exemple de montage d'un moteur anglais « Romford Terrier » sur un modèle réalisé à l'échelle nominale HO.

mise en place, ainsi pas de surprise désagréable quant à un mauvais alignement.

FIXATION DE LA SUPERSTUCTURE SUR LE CHASSIS (fig. 18)

Présenter le tablier sur le châssis. Passer une vis de ø 3 mm dans le caisson avant du châssis et le trou de fixation avant du tablier. Bien aligner. Tracer le trou de fixation arrière sur le tablier et le percer.

Présenter ensuite la superstructure sur le tablier. Monter la vis à l'avant. Aligner l'ensemble et contre-tracer le trou de fixation arrière sur l'équerre de la soute à charbon. Démonter, percer et tarauder le trou. Il ne restera plus qu'à remettre le tout sur le châssis et monter les deux vis d'assemblage et vérifier l'alignement.

FROTTEURS POUR LE FONCTIONNEMENT EN DEUX RAILS (dessin nº 52)

Le courant est pris par les deux roues de l'essieu avant de la machine. Un frotteur isolé est monté de chaque côté du tablier. Il est constitué par une équerre en matière plastique et une lame de chrysocal de 2/10 de mm d'épaisseur à une extrémité de laquelle on peut monter un petit charbon de contact.

La lame de chrysocal est reliée à l'un des balais du moteur par un fil souple soudé à la cosse formée à l'autre extrémité de la lame.

(L'autre balai du moteur étant généralement à la masse, l'équerre du frotteur correspondant peut être faite dans un morceau de laiton.)

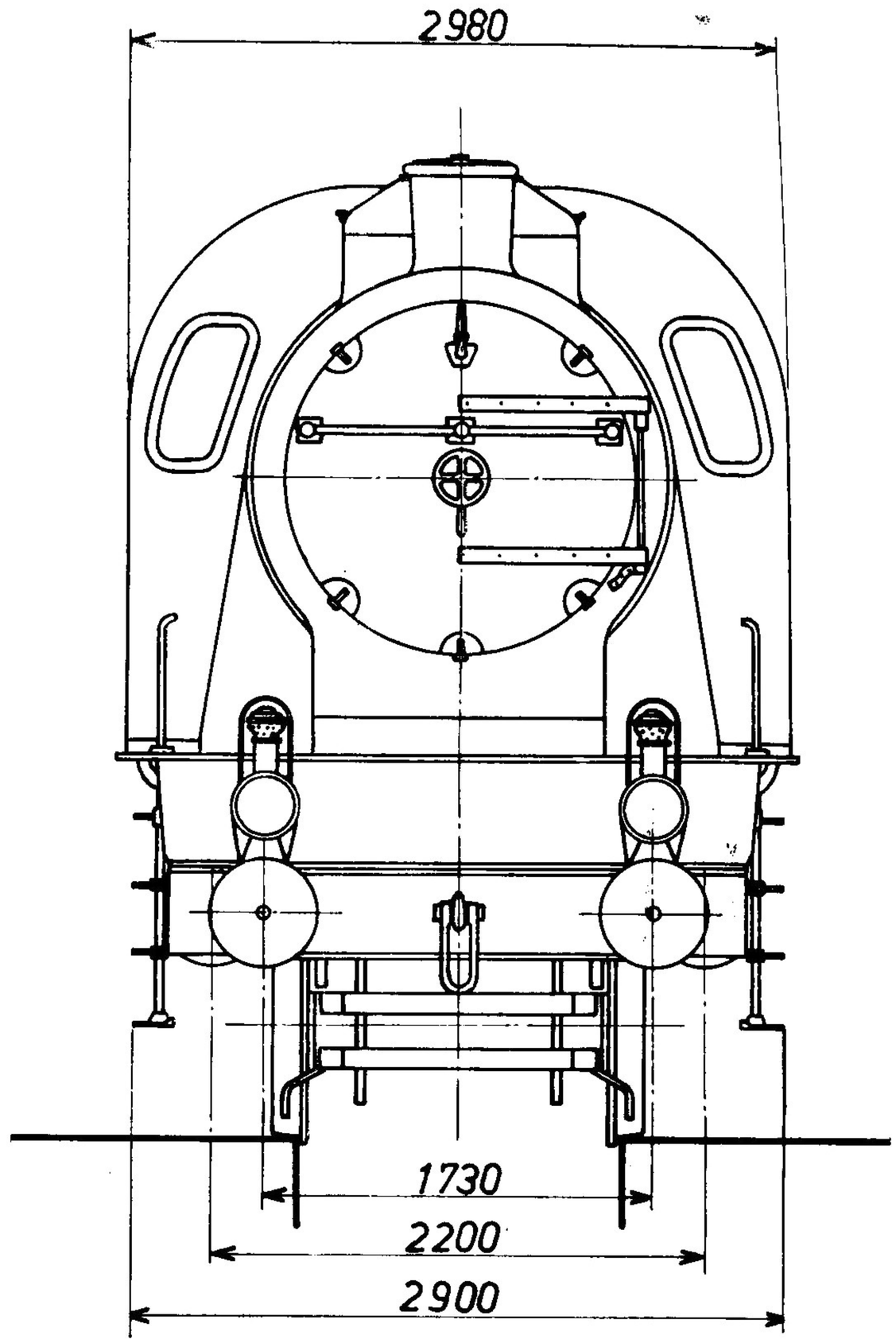
LE PLAN DU MOIS

Echelle 1/43

locomotive à vapeur compound à surchauffe type 231.C

2 à 86 du Sud-Est

(voir pages suivantes)



référendum

LA QUESTION DU PRIX

— Moins de 100 F = 19 % ;
— de 100 à 200 F = 76,2 % ;
— plus de 200 F = 3,8 % ;

Le prix maximum relevé est de 350 francs.

Divers

Les amateurs utilisant ou collectionnant du matériel dans plusieurs écartements constituent les 3,1 % restant.

Toutes les échelles et écartements sont représentés : I, S, TT, HOm, HOe, 1/60, 1/30, 1/20 et même 1/17 ! Très souvent plusieurs d'entre eux coexistent et il est très difficile d'établir un dépouillement précis.

Parmi les écartements différents du HO, O et N utilisés seuls nous avons obtenus les pourcentages suivants établis par rapport à l'ensemble des réponses :

Echelles nominales S, HOm, échelles 1/30 et 1/20 : 0,12 % chacune.

Echelle 1/60 : 0,24 %.

Echelles nominales I, TT et HOe . 0,36 % chacune.

Etant donné le faible pourcentage des réponses concernant ces échelles il ne semble pas utile d'établir ici les mêmes rapports que pour les autres échelles.

Quant au matériel que ces modélistes désireraient voir reproduit, il est très varié et marque une prédilection pour les engins à voie métrique : 030 Corpet-Louvet, 020-020 Mallet, 030 Blanc Misseron, autorail Billard...